Nr 8 (119)

# KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Warszawa, 16 — 30 kwiecień 1954 r.

## W sześćdziesiątą drugą rocznicę urodzin BOLESŁAWA BIERUTA



18 kwietnia br. mija 62 rocznica urodzin gorąco umiłowanego przez cały naród polski I Sekretarza Komitetu Centralnego PZPR, Bolesława Bieruta.

Jakże droga i bliska jest dla każdego z nas postać Bolesława Bieruta. Przecież całe Jego życie, ściśle związane jest z powstaniem Polski Ludowej, z jej odbudową i obecnym rozkwitem we wszystkich dziedzinach. To On walczył nieugięcie w szeregach Komunistycznej Partii Polski przeciwko faszyzacji kraju, przeciwko uciskowi społecznemu i narodowemu sanacji. To wokół Niego skupiły się w okresie okupacji najbardziej patriotyczne warstwy naszego narodu, które wyłoniły później Krajową Radę Narodową. To On, Pierwszy Budowniczy powstającego z gruzów państwa polskiego, będącego po raz pierwszy w dziejach naprawdę suwerennym i wolnym państwem wolnego narodu, jako Prezydent Polski Ludowej, a później jako Prezes Rady Ministrów PRL, położył ogromne zasługi dla realizacji historycznych zadań, stojących przed naszym narodem w marszu do socjalizmu.

Dziś, w okresie decydującej batalii o dalszy wspaniały rozkwit naszego życia, partia powierzyła Mu najbardziej odpowiedzialne stanowisko — I Sekretarza KC PZPR. Decyzja ta jest gwarancją, że Polska Ludowa godnie wypełni swe zadania w budowie socjalizmu.

## STUDIUJEMY UCHWAŁY II ZJAZDU

Historyczne obrady II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej stanowiły ważne wydarzenie w życiu naszego kraju. II Zjazd wykazał jeszcze raz wielkość Partii, miłość i autorytet jakim otaczają ją masy pracujące, wykazał z jaką radością robotnik, chłop i inteligent pracujący wita każdą uchwałę Partii — przodującej siły narodu.

Ze szczególną uwagą śledziliśmy przebieg obrad my, żołnierze. Dla nas, obrońców zdobyczy ludu pracującego, wytyczne II Zjazdu są zadaniami, zgodnie z którymi będziemy podnosić swoje wiadomości wojskowe i polityczne, będziemy podnosić gotowość bojową i umacniać dyscyplinę wojskową. Będziemy walczyć z całym narodem o zbudowanie ustroju socjalistycznego.

W pododdziale oficera Kubiaka żołnierze-kierowcy z niesłabnącym zainteresowaniem codziennie studiowali i studiują zamieszczone w prasie materiały dotyczące obrad II Zjazdu.

W wolnych chwilach od zajęć wszędzie można było spotkać grupy żołnierzy zajętych czytaniem gazet czy dyskusją na temat przemówień delegatów. W godzinach wieczornych żołnierze chętnie gromadzili się w świetlicy, aby wysłuchać sprawozdań dźwiękowych przy głośniku.

Dużą aktywność w pracy agitacyjno-propagandowej wykazała oddziałowa organizacja partyjna. Członkowie i kandydaci partii, dzięki odpowiedniej pracy, doskonale byli zorientowani w materiałach II Zjazdu, a tym samym zdolni byli skutecznie popularyzować je wśród ZMP-owców i żołnierzy niezorganizowanych.

Znaczną rolę na tym odcinku odegrały polecenia partyjne. Starannie wywiązali się ze swojego obowiązku tow. tow. Peruga, Drożdżyński i Zdzieszyński. Zorganizowali oni w kołach ZMP kilka pogadanek o tematyce zjazdowej, wyjaśniając zadania, jakie postawił przed Partią i Narodem II Zjazd.

W atmosferze powszechnego zainteresowania uchwałami II Zjazdu PZPR wielu żołnierzy, jak szer. szer. Szczecina, Charczuk, Peruga, Drożdżyński podniosło swój poziom wyszkolenia, osiągając bardzo dobre oceny.

Obecnie członkowie i kandydaci partii organizują w dalszym ciągu studiowanie materiałów II Zjazdu, w kółkach samokształceniowych.

Dzięki temu wzrasta z każdym dniem znajomość naszych zadań wytyczonych przez II Zjazd PZPR, podnosi się poziom wyszkolenia bojowego i politycznego.

szer. Wojtynka.

## POGŁĘBIĆ WSPÓŁPRACĘ KIEROWCÓW Z ŻOŁNIERZAMI INNYCH RODZAJÓW WOJSK I SŁUŻB

**Kończy się w oddziałach naszego wojska okres szkolenia garnizonowego. W najbliższym czasie żołnierze wszystkich rodzajów wojsk i służb opuszczą swe stałe miejsca postojów, aby udać się na obozy letnie. Tam, w warunkach polowych, na ćwiczeniach jak najbardziej zbliżonych do warunków bojowych pogłębione zostanie wyszkolenie bojowe i polityczne żołnierzy nabyte w garnizonach. Żołnierze natomiast wytężą wszystkie swe siły, aby specjalność i specyfikę swego rodzaju broni opanować po mistrzowsku.**

Podobnie jak w działaniach bojowych spotkają się tam ze sobą żołnierze wszystkich rodzajów wojsk i służb. Wspólnie, ramię przy ramieniu doskonalić będą swe wojenne rzemiosło. Zwiadowca razem z artylerzystą, czołgista z saperem, kierowca z piechurem wykonywać będą wspólnie zadania: zwalczać „nieprzyjaciela", z obrony przechodzić do natarcia, organizować pościg, przemarsze i innego rodzaju ćwiczenia. I tutaj jak na froncie pomyślny wynik ćwiczeń zależeć będzie od należytego wykonania zadań przez wszystkich szkolących się żołnierzy.

Odpowiedzialna rola w czasie ćwiczeń na obozach letnich przypada żołnierzom - kierowcom naszego wojska. Już sam fakt wzorowego utrzymania w stałej sprawności technicznej pojazdów mechanicznych, bez których nie mogłaby istnieć żadna nowoczesna armia, nakłada na kierowców i specjalistów samochodowych poważne obowiązki. Nie mniej ważną jest umiejętność właściwego wykorzystania eksploatacyjnych i technicznych zalet pojazdów, ich mistrzowskie prowadzenie w każdym terenie, bez względu na warunki klimatyczne i porę dnia.

To jednak nie wszystko! Od żołnierzy - kierowców wymaga się bowiem znacznie więcej. Doświadczenia minionej wojny wskazują, że tylko takie zadania wykonywane były na froncie pomyślnie, w których zgranie wszystkich oddziałów i pododdziałów doprowadzone było do precyzji. Dzięki wzorowej współpracy żołnierzy wszystkich rodzajów wojsk i służb skutecznie zostały wykonane wszystkie zadania. We wszystkich walkach i operacjach rola frontowego żołnierza - kierowcy nie ograniczała się wyłącznie do prowadzenia samochodu i konserwowania jego zespołów. Zabezpieczał on dobrze natarcie bądź obronę, biorąc niejednokrotnie bezpośredni udział w walkach na równi z innymi żołnierzami. W oddziałach na przykład artylerii kierowcy ciągników stawali się prawdziwymi artylerzystami. Znali się nie gorzej od swych towarzyszy, jak należy zajmować stanowiska ogniowe baterii, co pozwoliło im o wiele sprawniej ustawiać działa bądź przetaczać je na inne stanowiska.

Znane są fakty, gdy żołnierze-kierowcy oddziału inżynieryjno - saperskiego po forsownym przemarszu nie tylko ułatwiali saperom wybudowanie przeprawy przez rzekę, ale potrafili jej bronić wraz z saperami zanim nie nadeszły główne siły. Czy było by możliwe wykonanie takiego zadania bez mistrzowskiego opanowania specyfiki służby kierowcy w oddziale inżynieryjnym? Na pewno nie. Maskowanie samochodów, okopywanie ich na postoju, wyładowanie pontonów szybko i w nakazanym miejscu, aby ułatwić saperom ich pracę, świadczą dobitnie, że współpraca z saperami była zgrana i precyzyjna.

Doświadczenie uczy, że szybciej i sprawniej zmieniają szyki kolumny samochodowej kierowcy w oddziałach piechoty zmechanizowanej, dobrze znający sposób rozwijania natarcia przez piechotę, rozmieszczenia stanowisk ckm-ów, przejścia do pościgu za nieprzyjacielem. I tu więc wzorowe wyszkolenie bojowe żołnierza - kierowcy decydować bedzie o sukcesie całego oddziału.

Podczas zeszłorocznych ćwiczeń na obozach letnich czołgiści N-tego Okręgu rozegrali między sobą zawody taktyczno - ogniowe w terenie. Na trasie rozmieszczonych było wiele trudnych przeszkód oraz celi do zniszczenia ogniem prowadzonym podczas krótkich przystanków. Zwyciężył ten pododdział, którego zwiad dobrze przeprowadził rozpoznanie. Kierowca samochodu zwiadowczego, pomimo dużych trudności terenowych, dotarł wszędzie tam, gdzie to było konieczne. A zatem i jego wyszkolenie i współpraca z załogą czołgów miały wpływ na ostateczny sukces oddziału pancernego.

Nie ma rodzaju wojsk w naszym nowoczesnym, zmotoryzowanym Wojsku Polskim, w którym nie miał by do wykonania poważnej roli żołnierz-kierowca. Zwłaszcza dziś, gdy służba samochodowa stała się w pełnym znaczeniu służbą liniową postawa kierowcy, poziom jego bojowego wyszkolenia i umiejętna współpraca z żołnierzami innych rodzajów wojsk i służb, decydują w dużej mierze o pełnym wykorzystaniu zdolności bojowych i taktycznych oddziałów i pododdziałów.

(Dokończenie na str. 2)

NA CZEŚĆ 1 MAJA

## Szerzej rozwijamy ruch racjonalizatorski

Żołnierze naszego oddziału z najwyższą uwagą śledzili obrady II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Obecnie studiując Uchwały Zjazdowe jeszcze lepiej zrozumieliśmy, jak doniosłe znaczenie posiada dla całej gospodarki kraju ruch racjonalizatorski i nowatorski. Toteż na wiadomość o podejmowaniu przez polską klasę robotniczą 1-majowych zobowiązań postanowiliśmy i my, żołnierze-kierowcy, uczcić to wielkie święto przez jeszcze szersze rozwinięcie ruchu racjonalizatorskiego w naszym oddziale.

Na zebraniu, jakie odbyło się pod przewodnictwem oficera służby samochodowej Sz., liczni kierowcy w imieniu własnym i swych pododdziałów podjęli cenne zobowiązania. I tak przodownik wyszkolenia bojowego i politycznego, aktywny członek ZMP, kan. J. Sieradzki podjął się wykonać wraz ze swymi kolegami jeszcze w bieżącym miesiącu pomysłowe urządzenie do prania szmat bawełnianych (czyściwa), a w każdym następnym miesiącu zrealizować po jednym pomyśle racjonalizatorskim.

Za przykładem kan. Sieradzkiego poszli inni żołnierze- kierowcy. Podobne zobowiązanie podjęli kan. P. Zachorodny, T. Pretko, M. Włosik, Guziński i wielu innych. Zobowiązali się oni do aktywnej pracy racjonalizatorskiej w swych pododdziałach.

Jesteśmy pewni, że za słowami pójdą konkretne czyny. Wykonane zostaną w pełni zobowiązania żołnierzy-kierowców, mające na celu podniesienie sprawności technicznej pojazdów mechanicznych oddziałów naszego ludowego wojska a przez to podniesie się na jeszcze wyższy poziom gotowość bojowa Sił Zbrojnych naszej Ojczyzny.

kan. E. Nowak

## Z przygotowań do letnich ćwiczeń

**Odpowiedzialne zadania czekają żołnierzy-kierowców podczas letnich ćwiczeń, toteż powierzone im samochody, ciągniki i motocykle muszą być w pełnej sprawności technicznej. W wielu oddziałach naszej służby przygotowanie pojazdów mechanicznych do ćwiczeń letnich jest już na ukończeniu. Podczas prac związanych z tym przygotowaniem powiększyły się znacznie szeregi żołnierzy - przodowników. Tacy żołnierze, jak szer. J. Witkowski i M. Orczyk i inni wzorowo przygotowali swe samochody zarówno do eksploatacji wiosenno-letniej, jak i do wyjazdu na letnie ćwiczenia, gdzie nie będą żałowali swego trudu.**



Na zdjęciach: (od lewej) szer. M. Smoleński i A. Goclan przy samochodzie GAZ-67; (w środku) kan. P. Woźniak i T. Hajduk pracują przy silniku GAZ-51; (po prawej) Instalację elektryczną „Warszawy" sprawdzają szer. Kuśpit i szer. Kocur

# WKŁAD PRZYJAŹNI I POMOCY

**Na olbrzymich przestrzeniach od Łaby do Oceanu Spokojnego wre twórcza praca narodów skupionych w potężnym obozie pokoju i socjalizmu.**

**Pod kierownictwem partii komunistycznych i robotniczych, pod przewodem wielkiego Związku Radzieckiego, narody Chin, Polski, Rumunii, Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier, Albanii, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej i Mongolskiej Republiki Ludowej wykuwają swe nowe i szczęśliwe życie.**

**Wielkie sukcesy i osiągnięcia narodów skupionych w obozie pokoju i socjalizmu mają swe źródła w braterskiej jedności i wzajemnej przyjaźni, w pomocy i współpracy jakiej nie znano dotychczas na świecie.**

Szczególną rolę odgrywa tu i niesłychane znaczenie ma przykład i pomoc, jakie krajom demokracji ludowych nieustannie i bezinteresownie udziela pierwsze państwo socjalistyczne na świecie — Związek Radziecki.



**Dumnie wznosi się nad Warszawą strzelista sylwetka Pałacu Kultury i Nauki im. Józefa Stalina — widomy znak głębokiej przyjaźni narodów radzieckich dla Polski Ludowej.**

Imperialiści, szczególnie imperialiści anglo-amerykańscy nieraz używają słów „przyjaźń i współpraca między narodami". Jakaż to jest jednak „przyjaźń"?

Zgodnie z wilczym prawem kapitalizmu, „przyjaźń" ta i „współpraca" polega jedynie na wyzyskiwaniu słabszego, na podporządkowywaniu go sobie i obrabowywaniu z bogactw jakie posiada.

Codzienne życie stale daje nam na to dowody. Hamowanie rozwoju przemysłu włoskiego i francuskiego, paraliżowanie całych dziedzin życia gospodarczego celem zwiększenia zysków własnych kapitalistów — oto „współpraca" np. Stanów Zjednoczonych z Francją i Włochami. W myśl tej wilczej współpracy imperializm amerykański, ostoja światowej reakcji, za pomocą planu Marschalla i paktu atlantyckiego, systematycznie przekształca kraje zachodnie w kolonie, rabuje je gospodarczo, przekreśla ich niepodległość, a narody tych krajów podporządkowuje amerykańskim generałom, aby móc wykorzystać je jako mięso armatnie dla realizacji swych zbrodniczych planów rozpętania nowej wojny światowej.

Nasz naród również doświadczył w przeszłości nie mało dowodów „przyjaźni" ze strony imperialistów. To nie kto inny, jak ci „przyjaciele" imperialistyczni sprzedali w 1918 roku junkrom i fabrykantom pruskim Śląsk Opolski, Warmię i Mazury.

Tej to właśnie zakłamanej „współpracy" z imperialistami w dużym stopniu zawdzięczamy zacofanie przemysłu i rolnictwa w latach przedwojennych. Połączone z polskimi fabrykantami i obszarnikami, monopole kapitalistyczne bezkarnie rabowały nasze bogactwa i mnożyły swe zyski na straszliwym wyzysku klasy robotniczej i pracującego chłopstwa, na nędzy tysięcy bezrobotnych.

Trafnie, z gorzkim humorem śpiewali w owych czasach robotnicy polscy:

Deterling ma naftę
Kreuger ma zapałki
Ja mam kałdun pusty,
A policja pałki.

Jakże inaczej wygląda prawdziwa, socjalistyczna współpraca oparta na proletariackim internacjonalizmie, przyjaźni i wzajemnej pomocy pomiędzy wolnymi narodami obozu pokoju. Doświadczył jej i codzień doświadcza nasz naród. Jej najpiękniejszym przykładem jest układ o wzajemnej pomocy i przyjaźni zawarty 21.IV. 1945 r. pomiędzy Polską a kierowniczą siłą obozu pokoju — Związkiem Radzieckim.

Układ ten stanowi zwrotny punkt w historii naszego narodu, który dzięki oparciu o sojusz i przyjaźń ze Związkiem Radzieckim uzyskał rękojmię swej niepodległości i rozkwitu.

Dzięki tej właśnie przyjaźni powróciły do Polski prastare ziemie piastowskie nad Odrą i Nysą, a obecność sojuszniczej Armii Radzieckiej nie tylko uchroniła nas od wojny domowej, ale odsunęła od nas niebezpieczeństwo imperialistycznej interwencji. Już od pierwszej chwili Związek Radziecki osłonił swoją potęgą naszą niepodległość i nasze granice.

W oparciu o sojusz, przyjaźń i pomoc ZSRR naród polski mógł zwalczyć i rozgromić niedobitki reakcji, dokonać podstawowych reform jak reforma rolna i unarodowienie przemysłu oraz rozpocząć odbudowę kraju.

Od pierwszych chwil odzyskania niepodległości naród nasz doznaje nieustannej troski i pomocy materialnej. Radzieccy specjaliści dopomogli nam odbudować fabryki, uruchomić elektrownie, huty, koleje i tabor samochodowy. Radzieccy oficerowie z ojcowską troską pomagali szkolić się naszemu ludowemu wojsku bezinteresownie wyposażonemu przez Związek Radziecki w najnowocześniejszy sprzęt i uzbrojenie. Gdy groził nam głód, a impierialiści blokowali nasz kraj domagając się za zboże i maszyny wyrzeczenia swobody i suwerenności, z pomocą przyszedł nam Zwiazek Radziecki.

Radziecka pomoc pozwoliła nam rozpocząć odbudowę Warszawy. To właśnie w fińskich domkach przysyłanych z ZSRR zamieszkali pierwsi budowniczowie nowej Warszawy, a radzieckie trolleybusy stały się zalążkiem miejskiej komunikacji.

Z każdym rokiem wzrasta braterska pomoc ZSRR dla naszej Ojczyzny pozwalając nam coraz szybciej przekształcać Polskę w kraj dobrobytu i szczęśliwego życia ludzi pracy. Dzięki niej w przeciągu zaledwie trzech lat usunęliśmy potworne zniszczenia wojenne, wykonując plan odbudowy, a dziś realizujemy nasz wielki Plan 6-letni i podnosimy nieustannie stopę życiową narodu polskiego.

Dzięki pomocy i współpracy ze Związkiem Radzieckim wykorzystujemy w pełni bogactwa naturalne naszej Ojczyzny i zdolności naszych robotników i inżynierów, budujemy potężne huty i kombinaty włókiennicze, fabryki skomplikowanych obrabiarek i zapory wodne, wielkie zakłady chemiczne i jasne bloki mieszkaniowe. Przekształcamy z każdym dniem nasz kraj i jego życie, czyniąc je stale piękniejszym i bogatszym.

I nie jest przypadkiem, że właśnie nasza duma FSO w Warszawie i Lubelska fabryka samochodów ciężarowych im. Bolesława Bieruta oraz Piotrkowski kombinat włókienniczy, zbudowane przy pomocy radzieckich specjalistów i wyposażone w radzieckie maszyny, rozpoczęły swą pracę w rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji.

Huta im. Lenina, Żerań, Lublin, Piotrków, to symbole wielkiej przyjaźni. Przyjaźni i braterstwa, o którym mówi każdemu przybywającemu do stolicy dumna wieża Pałacu Kultury i Nauki, wspaniałego daru narodów radzieckich dla narodu polskiego.

Nie tylko maszynami, surowcami i kadrami specjalistów dopomagał nam wielki Związek Radziecki. Naród nasz i jego kierownicza siła PZPR, nieustannie czerpią przykład z ogromnej skarbnicy doświadczeń budownictwa socjalizmu w ZSRR, z ogromnego doświadczenia i mądrości bohaterskiej Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego. Wytyczając naszą drogę, Polska Zjednoczona Partia Robotnicza wiedzie naród pewną drogą od sukcesu do sukcesu, kierując się świetlanym wzorem partii Lenina — Stalina.

W obliczu historycznego momentu w naszym życiu jakim był II Zjazd PZPR, naród polski podsumował swe osiągnięcia i widzi, że nie byłyby one możliwe bez wspaniałej braterskiej pomocy i współpracy z ZSRR.

Dziś, gdy stoją przed nami nowe, wielkie zadania, które wytyczyła nam partia, wzmagając swój własny wysiłek wiemy, że naród nasz zrealizuje je z honorem tak jak i poprzednie. Wiemy, że w realizacji ich towarzyszyć nam będzie pomoc, przykład i współpraca narodów radzieckich, która jest gwarancją rozkwitu, bezpieczeństwa i niepodległości naszej ukochanej Ojczyzny.

### POGŁĘBIĆ WSPÓŁPRACĘ KIEROWCÓW

**Dokończenie ze str. 1**

Dlatego zbliżający się okres letnich ćwiczeń wykorzystać również należy dla zgrania służby samochodowej z oddziałami innych rodzajów wojsk. Dla pogłębienia współpracy kierowców z żołnierzami innych specjalności, sztaby opracują specjalny plan szkoleniowy. Obowiązkiem wszystkich żołnierzy-kierowców będzie natomiast wzorowy udział we wszystkich ćwiczeniach, aby jak najmocniej zacieśnić współpracę z żołnierzami oddziału, do którego zostaną przydzieleni lub gdzie pełnią służbę.

Wysokie uświadomienie polityczne żołnierzy, nierozerwalne więzy łączące ich z polską klasą robotniczą i jej zadaniami, zaufanie i miłość do Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i jej I Sekretarza — Bolesława Bieruta, pomogą naszym kierowcom wykonać z honorem wszystkie swoje obowiązki.

## PRASA RADZIECKA donosi....

Prace przy wykańczaniu wnętrz Pałacu Kultury i Nauki im. J. Stalina trwają nieprzerwanie. W bazie produkcyjno-składowej w Jelonkach stale przetaczane są i wyładowywane wagony z budulcem i urządzeniami nadsyłanymi z ZSRR, skąd transportem samochodowym przewożone są na budowę Pałacu. W ostatnich dniach ze Związku Radzieckiego wysłane zostały transporty białego marmuru kaukaskiego. Marmury te obrabiane w Moskiewskich Zakładach Obróbki Kamienia przeznaczane są m. in. do okładania wnętrz części sportowej Pałacu Młodzieży.

Do bazy produkcyjno-składowej w Jelonkach wysłany został również transport składający się z 40 wagonów części wind towarowych, które zainstalowane będą w Pałacu. W najbliższych dniach spodziewany jest dalszy taki transport.

×

Nową obrabiarkę, składającą się z dwudziestu tysięcy części, wykonano ostatnio w Zakładach Budowy Maszyn Ciężkich w podmoskiewskim mieście Kołomnie. Wysokość tej maszyny jest równa wysokości 2-piętrowego domu. Można na niej obrabiać części turbin wodnych o ciężarze do stu siedemdziesięciu ton. Sterowanie obrabiarki należącej do rodzaju „karuzelówek uniwersalnych" jest całkowicie zautomatyzowane.

×

Z każdym rokiem rośnie potencjał gospodarczy kołchozów Krymu. Milionowe dochody pozwalają kołchozom prowadzić rozległe budownictwo, nabywać nowy inwentarz rolniczy. Poważne miejsce zajmują w tych inwestycjach nabywane przez kołchozy samochody. Tak np. w styczniu i lutym bieżącego roku krymskie biuro transportowe sprzedało kołchozom jednego obwodu około 300 samochodów. W ten sposób wiele kołchozów obwodu krymskiego posiada obecnie po 10—15 samochodów.

×

Co minutę Czystopolska Fabryka Zegarków produkuje pięć ręcznych zegarków „Pobieda". Załoga przedsiębiorstwa pomyślnie opanowuje technologię produkcji wodoszczelnych antymagnetycznych zegarków ręcznych. Do dnia wyborów do Rady Najwyższej ZSRR pracownicy przedsiębiorstwa wyprodukowali pierwszy tysiąc takich zegarków. Obecnie inżynierowie fabryki opracowują konstrukcję zegarków „Pobieda" z centralnym sekundnikiem. Produkcję ich rozpocznie fabryka w drugim kwartale br.

×

Jednym z wymownych wskaźników wciąż wzrastającej stopy życiowej ludzi radzieckich jest wzrost sprzedaży samochodów. I tak np. jeden ze sklepów Moskwy przy ulicy Bakunina, sprzedaje co miesiąc przeciętnie tysiąc samochodów marki „Pobieda" i „Moskwicz". Znaczny procent kupujących to robotnicy, pracownicy umysłowi i chłopi ze wsi podmoskiewskich.

## Ofensywa na BERLIN

Mija 9 lat od chwili, kiedy Armia Radziecka, a razem z nią I Armia Wojska Polskiego dokonała historycznej ofensywy na Berlin. Ofensywa berlińska Armii Radzieckiej była jedną z najpotężniejszych ofensyw prowadzonych w latach wielkiej Wojny Narodowej. Przed rozpoczęciem jej, Armia Radziecka prowadziła uporczywe zmagania z armią Hitlera i jego satelitami. W okresie długich, czteroletnich nieustannych walk, Armia Radziecka udowodniła wszystkim, że jest najlepszą armią świata, armią kraju zwycięskiego socjalizmu. Ciężką i znojną drogę przebyła Armia Radziecka w ciągu minionych lat wojny. Do ofensywy berlińskiej Armia Radziecka przyszła poprzez Moskwę, Stalingrad, Kursk, Mińsk Warszawę itd.

Zwycięskie przeprowadzenie operacji berlińskiej stało się możliv'e dzięki pomyślnym operacjom zaczepnym w okresie zimy 1945 roku. W toku tych operacji Armia Radziecka zadała siłom zbrojnym faszystowskich Niemiec wiele druzgocących ciosów. W styczniu i lutym 1945 roku Wojska 1. Frontu Białoruskiego i 1. Frontu Ukraińskiego dokonały wspaniałego natarcia od Wisły aż do Odry. Armia Radziecka wyzwoliła spod jarzma faszystowskiego naród polski, który tyle wycierpiał i doznał tyle krzywd od hitlerowskiego okupanta. Dzięki zwycięskiej ofensywie zimowej od Wisły do Odry, Armia Radziecka stanęła bezpośrednio u wrót faszystowskiej stolicy. Dowództwo hitlerowskie zdawało sobie sprawę, że decydujące uderzenie wymierzy Armia Radziecka w kierunku Berlina i dlatego zgromadziło tam największe siły. Jasne było, że bitwa o Berlin zadecyduje ostatecznie o losach reżimu faszystowskiego i drugiej wojny światowej.

W walkach poprzedzających operację berlińską, Armia Radziecka wykonała kilka zwycięskich uderzeń, które wyzwoliły spod jarzma faszystowskiego nie tylko naród polski, lecz oswobodziły również narody Czechosłowacji, Węgier, Rumunii itp. Utrata dużych rejonów przemysłowych, ogromne straty, jakie poniosła armia hitlerowska w ludziach i sprzęcie i całkowita izolacja polityczna, doprowadziły do tego, że wróg został otoczony w swym legowisku. W oczach całego świata jeszcze bardziej wzrosło wówczas znaczenie polityczne i autorytet Związku Radzieckiego i jego Armii. Siły Armii Radzieckiej znacznie okrzepły. Przemysł radziecki i rolnictwo zaopatrywały Armię Radziecką we wszystko, co było potrzebne dla rozgromienia faszystowskich Niemiec.

Do ofensywy berlińskiej Armii Radzieckiej, to znaczy do 1945 roku, linia frontu na kierunku berlińskim przebiegała wzdłuż wschodniego brzegu Odry od Szczecina do Fristenburga i dalej, wzdłuż Nysy Łużyckiej. W rejonie Kostrzynia i na południe od Frankfurtu n/Odrą, Armia Radziecka utrzymywała nieduże przyczółki, uchwycone jeszcze podczas operacji Wisła—Odra w lutym 1945 roku. Dla wykonania decydującego uderzenia na Berlin — ostatnią ostoję faszystowskich Niemiec — Naczelne Dowództwo Armii Radzieckiej skoncentrowało ogromne siły. Do tego uderzenia były użyte wojska trzech Frontów, a mianowicie: 2. Białoruskiego, pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego, 1. Białoruskiego, pod dowództwem Marszałka Żukowa i 1. Ukraińskiego, pod dowództwem Marszałka Koniewa. Jednocześnie w skład 1. Frontu Białoruskiego i 1. Frontu Ukraińskiego wchodziły oddziały ludowego Wojska Polskiego.

W nocy z 15 na 16 kwietnia 1945 roku na hitlerowskie pozycje obronne na Odrze spadła nawała ognia z tysięcy dział i moździerzy. Umocnienia hitlerowskie, które były zawczasu przygotowane przez najlepszych inżynierów niemieckich według nowoczesnych zasad inżynieryjnych, a z których hitlerowcy mieli zamiar jeszcze raz rozpocząć ofensywę na wschód, znikły w kłębach dymu i w krótkim czasie przestały istnieć wraz z załogą. Przygotowanie artyleryjskie wspierało lotnictwo radzieckie, które uzupełniało artylerię. Wkrótce do walki weszły: piechota, wojska pancerne i zmechanizowane. Rozpoczęła się ostatnia, gigantyczna ofensywa Armii Zwycięstwa, Armii Wyzwolenia, która doprowadziła hitlerowskie Niemcy do bezwarunkowej kapitulacji.

# przed 10-ciu LATY

Żołnierze naszego ludowego wojska wychowują się na wspaniałych tradycjach polskiego oręża, na przykładach bohaterskich walk o narodowe i społeczne wyzwolenie naszego ludu. Walki te toczyły z niemieckim faszyzmem oddziały I Dywizji im. Tadeusza Kościuszki i I Korpusu Polskiego w ZSRR, a w kraju Gwardia i Armia Ludowa. I później, gdy I i II Armia WP wyzwalała u boku niezwyciężonej Armii Radzieckiej nasz kraj ojczysty, sztandary frontowych oddziałów okryły się w wielu bojach nieśmiertelną chwałą.

Do walk z faszystowskim okupantem dali również swój wkład, wykonując ważne zadania i przelewając krew, żołnierze służby samochodowej. Wzdłuż całego bitewnego szlaku ludowego Wojska Polskiego wykazali żołnierze-kierowcy swój hart i męstwo.

Szczególną zaletą kierowców-frontowców była po mistrzowsku opanowana umiejętność współdziałania z żołnierzami innych rodzajów wojsk i służb. Toteż gdy przed 10-ciu laty pierwsze oddziały ludowego Wojska Polskiego wkraczały na ojczystą ziemię, nasza młoda wówczas służba samochodowa cieszyła się już pełnym uznaniem i wdzięcznością ze strony piechurów, artylerzystów, czołgistów, saperów i żołnierzy innych specjalności.

W jakże wspaniałych warunkach powstawało nasze ludowe Wojsko Polskie otoczone na gościnnej ziemi radzieckiej przyjacielską pomocą, bezinteresownie zaopatrzone w broń i wyposażenie, przy troskliwej i pełnej poświęcenia współpracy radzieckich towarzyszy. Gdy potrzebne były samochody — Związek Radziecki dawał je w potrzebnej ilości. Brakowało nam kadry fachowej — kierowców i specjalistów — przybywali radzieccy instruktorzy, aby dzielić się z nami swym przebogatym doświadczeniem. A gdy z biegiem czasu przed ludowym Wojskiem Polskim stawały coraz poważniejsze zadania i formowano nowe polskie dywizje, korpusy i armie, zaczęły również powstawać nowe, specjalne oddziały samochodowe — kompanie, bataliony, pułki transportowe, polowe bazy remontowe i inne ruchome środki remontowe i obsługi technicznej.

Tak rosła w siłę i znaczenie służba samochodowa naszego ludowego wojska, a Związek Radziecki nie szczędził niczego dla jej rozwoju.



**Przeprawa przez most pontonowy oddziału samochodowego I Armii WP w roku 1944**
Zdjęcie archiwalne

# Umacniać! ŻELAZNĄ DYSCYPLINĘ WOJSKOWĄ



**Jedną z podstaw siły i zwartości wojska, jego gotowości bojowej jest świadoma, żelazna dyscyplina. Wielkie znaczenie świadomej i żelaznej dyscypliny dla zwycięstw Armii Czerwonej niezwykle mocno podkreślał, już tow. Lenin.**

**Twórca zaś i organizator zwycięstw Armii Radzieckiej — tow. Stalin uczył, że: „Sukcesy w szkoleniu i wychowaniu wojska są nie do pomyślenia bez twardej dyscypliny i surowego porządku wojskowego" *).**

Wielką prawdę tych słów potwierdza 35-letnie doświadczenie Armii Radzieckiej, które uczy, że tylko wysoko zdyscyplinowany, zahartowany żołnierz, przyzwyczajony znosić wszystkie trudy życia wojskowego, nie załamie się przed trudnościami i wykona każde, najbardziej skomplikowane i niebezpieczne nawet dla jego życia zadanie.

Również w historii ludowego Wojska Polskiego znamy wiele pięknych przykładów karności i zdyscyplinowania. Żołnierz frontowy wykonywał rozkazy przełożonych szybko i dokładnie, często z poświęceniem własnego życia. Ofiarnym, zdyscyplinowanym żołnierzem była w bitwie pod Lenino fizylierka Aniela Krzywoń, która znalazła śmierć w płonącym samochodzie sztabowym, ratując ważne dokumenty. Takimi byli również wszyscy ci żołnierze, którzy oddali swe życie wykonując zadania bojowe na froncie czy w walce z bandami.

Dziś w warunkach pokojowych, żelazna dyscyplina w wojsku jest nie mniej ważna niż podczas wojny. Mówił o tym niejednokrotnie tow. Bolesław Bierut, który wskazując na wielkie znaczenie dyscypliny uczy, że armia bez dyscypliny traci swą siłę bojową.

Mówił o tym w dyskusji na II Zjeździe PZPR Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski, stwierdzając co następuje:

**„Wojsku Polskiemu Ojczyzna powierzyła straż nad jej bezpieczeństwem, naród powierzył straż nad swoją pokojową pracą.**

**Nakłada to na cały skład osobowy naszego wojska obowiązek dalszego pogłębiania wiedzy wojskowej i politycznej, jeszcze lepszego opanowania nowej techniki, dalszego podniesienia czujności, umocnienia dyscypliny i gotowości bojowej wojska". **)**

Jak wynika z tych słów Marszałka, naród nasz, powierzając żołnierzowi ludowego Wojska Polskiego obronę tego, co najdroższe — obronę swej wolności i pokoju — postawił przed nami wielkie, zaszczytne ale odpowiedzialne zadania. Polegają one przede wszystkim na tym, aby ludowe Wojsko Polskie w drodze dalszego pogłębiania wiedzy wojskowej i politycznej, doskonalenia mistrzostwa bojowego, wzmacniania czujności, a zwłaszcza żelaznej dyscypliny w oddziałach i pododdziałach uczynić zdolnym do wykonania z honorem każdego zadania, jakie postawi przed nim nasza partia i rząd.

Wniosek z tego jest jeden. Aby Wojsko Polskie mogło wykonać to odpowiedzialne zadanie, by mogło skutecznie bronić naszej Ojczyzny przed jej zaciekłymi wrogami, każdy żołnierz, bez względu na stopień i stanowisko, musi umacniać żelazną dyscyplinę w naszych pododdziałach i oddziałach.

Pamiętać przy tym należy, że w dyscyplinie nie ma drobnostek, które można by pominąć bez uszczerbku dla wyszkolenia bojowego, dla gotowości bojowej naszych pododdziałów i oddziałów. Każdy żołnierz musi rozumieć, że takie skomplikowane, organizmy, jakimi są pododdziały i oddziały naszego wojska, mogą być silne tylko dzięki uporczywemu dążeniu do określonego celu, dzięki jedności działania całego składu osobowego kierowanego przez dowódcę.

Jeśli w jakimkolwiek ogniwie nastąpi nieznaczne nawet odstąpienie od powyższych zasad, natychmiast wpływa to ujemnie na gotowość bojową całego pododdziału.

Jaskrawo uwidacznia się to w działalności naszej służby, gdzie pododdziały czy grupy samochodów muszą wykonywać nieraz odpowiedzialne zadania, od których dokładnego i terminowego wykonania w dużym stopniu zależy często wynik zadań całego oddziału.

Żołnierzy - kierowców, którzy dość często wykonują zadania w oderwaniu od swego pododdziału oraz obsługują wysokiej jakości sprzęt, winna więc cechować szczególnie wysoka dyscyplina.

Dlatego aparat polityczny, organizacje partyjne i ZMP-owskie w pododdziałach i oddziałach naszej służby nie powinny mieć ważniejszego zadania, niż codzienna pomoc dowódcy w walce o dalszy wzrost poziomu wyszkolenia, wzmocnienia dyscypliny i utrzymania wzorowego porządku regulaminowego.

Jakość bowiem pracy organizacji partyjnej i ZMP-owskiej ocenia się nie na podstawie przyjętych uchwał, lecz przede wszystkim na podstawie wyników wyszkolenia i stanu dyscypliny.



**Za dnia i w nocy pełnią odpowiedzialną służbę żołnierze naszych oddziałów na Punktach Kontrolno - Technicznych, dając swą postawą dowód wysokiego zdyscyplinowania. Na zdjęciu: kpr. Jaroszek, wzorowy podoficer służby samochodowej na PK-T.**

*) Rozkaz Generalissimusa J. Stalina z dnia 23.II. 1946 r.
**) „Nowe Drogi" Nr 3 1954 r.

## WZOROWY PODOFICER

W naszym pododdziale d-cą drużyny jest kpr. Milewski Mirоń. Jest on wzorowym i przodującym d-cą drużyny całego oddziału. Pragnąc być prawdziwym pomocnikiem d-cy plutonu, kpr. Milewski sam jest najbardziej zdyscyplinowanym i wzorowym żołnierzem. Poświęca wszystkie swoje siły i zdolności aby nie zawieść zaufania dowództwa, które powierzyło mu tak odpowiedzialne stanowisko.

Wyrobienie wysokiej dyscypliny u żołnierzy oraz ich wychowanie rozpoczął kpr. Milewski od zwracania uwagi na najmniejsze szczegóły, na porządek na salach żołnierskich, w parku samochodowym i warsztacie. Przebywa stale z żołnierzami — żyjąc ich życiem. Ciekawią go zainteresowania kierowców jego pododdziału. Często prowadzi długie pouczające rozmowy, omawia błędy i niedociągnięcia w służbie, wskazując słuszne, zgodne z regulaminem postępowanie. Oto np. szer. E. Błądek jeszcze niedawno był opieszałym kierowcą. Kpr. Milewski porozmawiał z nim, opierając się przy tym na przykładach i tradycjach I Armii WP i pomógł szer. Błądkowi stać się dobrym i zdyscyplinowanym żołnierzem. Kpr. Milewski na tym jednak nie poprzestał. W dalszym ciągu obserwował, pouczał i dawał przykłady dobrego postępowania tak długo, aż się upewnił, że szer. Błądek, to rzeczywiście prawdziwy zdyscyplinowany żołnierz.

Takich przykładów ma kpr. Milewski bardzo wiele na swoim „koncie". W wyniku wysokiej wymagalności, pomocy i własnego przykładu wychował wielu przodowników. Do nich należą szer. szer. Korniluk Edward, Książek Józef i Piotrowski Tadeusz, którzy swoim nienagannym i regulaminowym postępowaniem są wzorem dla pozostałych żołnierzy.

Ale kpr. Milewski jest nie tylko wzorowym d-cą drużyny. Z równą pieczołowitością dba on o swój pojazd. Jego wóz zawsze lśni czystością i jest sprawny technicznie. Na apelu samochodowym przeprowadzanym w naszym oddziale uzyskał pierwszą lokatę za wzorowe utrzymanie i konserwację pojazdu, a równocześnie awans do stopnia kaprala.

**kpr. Z. Żyłka**

Dowództwo hitlerowskie zdawało sobie sprawę, że ofensywa berlińska Armii Radzieckiej, może się stać upadkiem III Rzeszy i dlatego na tym kierunku wykorzystało wszystkie możliwe środki dla rozbudowy głęboko urzutowanej obrony. Pozycje obronne na kierunku berlińskim sięgały do 110 km w głąb i składały się z głównego i drugiego pasa obrony, dwóch pośrednich i tyłowych rubieży obronnych oraz berlińskiego rejonu umocnionego. Budowa umocnień obronnych na tym kierunku rozpoczęła się na długo przed rozpoczęciem ofensywy Armii Radzieckiej na Berlin; wszystkie plany i rubieże obronne były wzmocnione silnymi punktami oporu, zbudowanymi na przypuszczalnych kierunkach natarcia wojsk radzieckich. Organizację obrony na tym kierunku ułatwiał również teren. Rozwinięta sieć dróg w głębi obrony npla stwarzała mu dogodne warunki do manewrowania. Szczególnie skomplikowane i ciężkie walki musiała stoczyć Armia Radziecka w samym Berlinie, jednym z największych miast świata. Miasto przecinały trudne do forsowania kanały. Na ulicach miasta były wzniesione barykady, na krańcach miasta i w samym mieście mnóstwo żelbetonowych punktów ogniowych. Dowództwo hitlerowskie ściągnęło do rejonu Berlina masę artylerii, czołgów itp.

Wśród huku tysięcy dział, w świetle setek reflektorów ruszyły do boju czołgi, za którymi posuwała się piechota. Natarcie wspierało lotnictwo radzieckie. Hitlerowski front na Odrze załamał się. Los Berlina był przesądzony.

22 kwietnia 1945 r. wojska radzieckie wraz z oddziałami I Armii WP rozpoczęły szturm Berlina. 24 kwietnia w rejo-




nie Bensdorf oddziały 1. Frontu Białoruskiego połączyły się z oddziałami 1. Frontu Ukraińskiego, okrążając około trzynastu dywizji nieprzyjaciela. W tym czasie oddziały pancerne i zmechanizowane zamykały pierścień okrążenia wokół zgrupowania berlińskiego i 25 kwietnia drogi odejścia na zachód zostały nieprzyjacielowi odcięte. Dowództwo faszystowskie w obliczu nieuchronnej klęski próbowało przeciwuderzeniem rozerwać pierścień okrążenia. Wojska radzieckie toczyły uporczywe walki o miasto i 30 kwietnia o godz. 14.25 nad Reichstagiem zatrzepotał sztandar Zwycięstwa, a 2 maja 1945 roku złamano ostatni opór npla i Berlin został zdobyty. 8 maja 1945 roku podpisano akt o bezwarunkowej kapitulacji hitlerowskich sił zbrojnych.

Druga wojna światowa w Europie została zakończona. Armia Radziecka wykonała historyczną misję, rozgromiła wroga faszystowskiego i wyzwoliła spod okupacji narody Polski, Czechosłowacji, Rumunii, Węgier, Bułgarii, Albanii, Jugosławii.

9 lat mija od chwili, kiedy Armia Radziecka rozgromiła Niemcy hitlerowskie. Zwycięstwo to umożliwiło rozwój pokojowego budownictwa narodom Związku Radzieckiego i krajom demokracji ludowej i przyczyniło się do powstania Niemieckiej Republiki Demokratycznej. W wyniku tego zwycięstwa wzrósł i spotężniał obóz pokoju i socjalizmu. Dzięki rozgromieniu hitleryzmu przez Armię Radziecką jeszcze bardziej wzrósł autorytet Związku Radzieckiego. Sukcesy pokojowego budownictwa Związku Radzieckiego, Chińskiej Republiki Ludowej i krajów demokracji ludowej doprowadzają do wściekłości agresorów angloamerykańskich i adenauerowskich. Montują oni różne bloki i bloczki, aby rozpętać nową agresję, nową wojnę przeciwko ZSRR. Obóz pokoju na czele ze Związkiem Radzieckim zdolny jest do pokrzyżowania wszelkich prób rozpętania nowej wojny. Obóz ten łączy przeszło 800 milionów ludzi gotowych w każdej chwili stanąć w obronie swego kraju, w obronie budownictwa socjalistycznego.

# Dowódca drużyny SAMOCHODOWEJ

Dowódca drużyny samochodowej podlega bezpośrednio dowódcy plutonu samochodowego lub dowódcy innego pododdziału, w którego skład wchodzi drużyna samochodowa.

D-ca drużyny jest odpowiedzialny za wyszkolenie kierowców oraz za dyscyplinę w drużynie. Jest on bezpośrednim przełożonym kierowców i mechaników drużyny i ponosi odpowiedzialność za utrzymanie pojazdów mechanicznych w pełnej sprawności technicznej, za właściwą ich eksploatację i konserwację oraz za ścisłe przestrzeganie przez kierowców i mechaników regulaminu służby parkowej.

Do obowiązków dowódcy drużyny samochodowej należy:

— doskonała znajomość sprzętu technicznego, wyposażenia i uzbrojenia swojej drużyny;
— prowadzenie szkolenia kierowców i mechaników w drużynie oraz sprawdzanie wiadomości całego składu drużyny z zakresu fachowego i wojskowego wyszkolenia;
— utrzymywanie w pełnej sprawności technicznej pojazdów mechanicznych drużyny;
— kierowanie pracą kierowców i mechaników w parku samochodowym i w drodze;
— sprawdzanie stanu technicznego pojazdów drużyny przed wyjazdem w drogę oraz pouczenie kierowców o ich obowiązkach w drodze;
— znajomość stanu technicznego pojazdów w drużynie, usuwanie wszelkich braków i niedomagań oraz meldowanie o nich dowódcy plutonu.
— znajomość kierowców i mechaników drużyny oraz poziomu ich wiadomości fachowych i ogólno-wojskowych.

Dowódca drużyny samochodowej powinien wszystkie swoje siły poświęcać na wyrabianie w kierowcach i mechanikach obowiązkowości w pracy, zamiłowania do zawodu kierowcy i umiłowania powierzonego sprzętu technicznego.

# ODDZIAŁY wzorowo przetransportujemy

**Zbliża się okres wymarszu oddziałów na obozy letnie. Zagadnienie to stawia przed kierowcami zadanie należytego przygotowania się do przewozu samochodów transportem kolejowym. Chcąc sprostać temu zadaniu już obecnie musimy przystąpić do prac przygotowawczych w tym kierunku. Okres przygotowawczy zapobiegnie trudnościom, które mogą powstać podczas ładowania kolumny samochodowej na platformy kolejowe. Honorem i ambicją każdego kierowcy jest, by ładowanie samochodów na platformy i należyte ich umocowanie, odbyło się jak najsprawniej.**

Przypomnijmy sobie, co należy do prac przygotowawczych. A więc:

1. Dokładne opanowanie wiadomości z zakresu przewozu kolumn samochodowych transportem kolejowym. Należy tu przede wszystkim przyswoić i pogłębić takie wiadomości, jak: dyscyplina jazdy samochodem w kolumnie, ładowanie i umocowanie samochodów na platformach kolejowych, dyscyplina przewozu transportem kolejowym, zadanie i obowiązki posterunków wartowniczych na transporcie kolejowym, sprawne i szybkie rozładowanie samochodów z wagonów, oraz zachowanie tajemnicy wojskowej.
2. Należyte przygotowanie samochodów do jazdy w kolumnie i do przewozu koleją przez dokładne wykonanie napraw bieżących i wzorowe przeprowadzenie przeglądu technicznego swego pojazdu.
3. Przygotowanie odpowiedniej ilości sprzętu pomocniczego do ładowania i materiałów do mocowania samochodów na platformach kolejowych. Sprzęt ten składa się z wózków załadowczych, ewentualnie z prowizorycznej rampy załadowczej wykonanej wcześniej i znajdującej się w oddziale w stanie rozebranym. Rampę tę wykonuje się oczywiście w tym wypadku, gdy punkt załadowania nie posiada stałej. Do materiałów pomocniczych dla mocowania samochodów należą: klocki, gwoździe i drut.



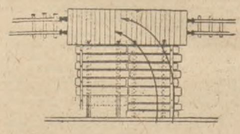
## PRZEJAZD transportem kolejowym

Formując kolumnę samochodową w celu wyjazdu na punkt załadowania, należy samochody ustawiać w takiej kolejności, w jakiej powinny być ładowane na platformy kolejowe. Pozwoli to na szybkie i sprawne ładowanie i uniknie się zatorów na punkcie załadowania. Po przybyciu kolumny samochodowej na punkt załadowania, kierowcy natychmiast rozpoczynają prace przygotowawcze, związane bezpośrednio z ładowaniem samochodów na platformy kolejowe. Zdejmują (lub otwierają w zależności od typu platformy) boczne i czołowe ścianki platformy, ustawiają mostki na złączach platformy dla umożliwienia przejazdu samochodu z jednej platformy na drugą oraz ustalają sposób wjazdu samochodów na platformy. Wjazd samochodów na platformy może być czołowy lub boczny, co zależne jest od typu i budowy samej rampy.

Za sprawne i należyte załadowanie samochodów na platformy kolejowe odpowiedzialny jest oficer załadowczy, toteż ładowanie pojazdów powinno odbywać się pod jego kierownictwem.

Do wjeżdżania samochodem na platformę należy wyznaczać doświadczonych kierowców. Samochód powinien wjeżdżać na platformę płynnie i ostrożnie na niskim biegu; wjazdu powinien pilnować wyznaczony w tym celu kierowca, który dając ruchami rąk umówione znaki, wprowadza samochód na platformę. Przy wjeżdżaniu w ten sposób uniknie się wypadku i uszkodzenia samochodu.

Po załadowaniu samochodów na platformy kolejowe i zaciągnięciu w nich hamulców ręcznych, kierowcy przystępują do umocowywania samochodów. Przede wszystkim pod opony podkładają skośnie ścięte drewniane klocki i przybijają je gwoździami do podłogi platformy, zabezpieczając w ten sposób samochód od ruchów do przodu i tyłu, które mogą powstać podczas jazdy. Dla uniemożliwienia ruchów poprzecznych, również zabezpieczają klockami o kształcie prostokątnym, przybijając je po obu stronach kół. Mimo takiego umocowania podczas gwałtownego ruszania względnie hamowania pociągu, samochód mógłby z klocków wyskoczyć, dlatego też wykonuje się jeszcze odciągi z drutu na boki pod kątem 45° w stosunku do podłużnej osi samochodu, po obu jego stronach. Odciągi należy wykonać przez zaczepienie drutu jednym końcem o hak pociągowy samochodu względnie jego zderzak, drugim zaś o zaczepy platformy znajdujące się na zewnętrznej stronie jej bocznych ścianek. Odciągi napinamy za pomocą krótkiego drążka metalowego lub drewnianego, skręcając nim drut.



**Prowizoryczna rampa zbudowana z podkładów i szyn kolejowych**

Do końcowych prac przy załadowaniu należą: odłączenie w samochodach baterii akumulatorów „masy", zabezpieczając je w ten sposób przed rozładowaniem się; w razie przymrozków zlanie wody z chłodnic, pozasuwanie w samochodach wszystkich szyb i szczelne zamknięcie drzwi, założenie uprzednio zdjętych ścianek platformy i usunięcie mostków ze złączy wagonów.

Po ukończeniu ładowania komendant transportu oraz organa kolejowe sprawdzają jakość załadowania i sposób umocowania samochodów.

Podczas jazdy wszyscy kierowcy znajdują się w przeznaczonych dla nich krytych wagonach. Przebywanie kierowców na platformie czy też w kabinie samochodu jest wzbronione. Czuwanie nad tym należy do wartowników znajdujących się na platformach kolejowych.

Na dłuższych postojach, na rozkaz komendanta, kierowcy sprawdzają umocowanie samochodów. Czas przewozu kolumny pociągiem, kierowcy wykorzystują według „rozkładu dnia" komendanta transportu.

Po przyjeździe na miejsce przeznaczenia i podstawieniu wagonów na rampę rozładunkową kierowcy, na rozkaz przełożonych, uwalniają samochody z klocków i drutu i w ustalonej kolejności rozładowują platformy. Przy rozładowaniu obowiązuje taka sama dyscyplina i ostrożność jak przy załadowaniu.

Podczas przewozu kolumny samochodowej transportem kolejowym wszyscy kierowcy powinni pamiętać o ścisłym przestrzeganiu tajemnicy wojskowej.

Należyte zabezpieczenie przewozu samochodów w dużym stopniu spoczywa na członkach partii i ZMP-owcach, którzy własnym przykładem, czynem i radą powinni pomagać kolegom w pracach związanych z przewozem samochodów transportem kolejowym.

E. Pawłowski, ppłk.

# PRZECIWLOTNICZA OBRONA KOLUMNY SAMOCHODOWEJ

Obrona kolumny samochodowej przed atakiem lotnictwa należy do ważnych zadań służby samochodowej. Dlatego obecnie, kiedy oddziały i pododdziały naszej służby przygotowują się do przejazdu wzgl. przewozu na obozy letnie, trzeba dla celów szkoleniowych przypomnieć sobie, jak przed takim atakiem należy się bronić.

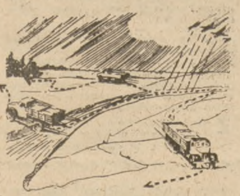
Przede wszystkim trzeba wiedzieć, że obrona przeciwlotnicza w marszu może być czynna lub bierna.

Obronę czynną organizuje się siłami pododdziału przewożonego, siłami konwoju ładunku lub przez specjalnie przydzielone kolumnie samochodowej pododdziały przeciwlotnicze.

Obronę zaś bierną kolumny samochodowej przygotowuje się jeszcze przed rozpoczęciem marszu, a główny ciężar jej przygotowania spada na barki żołnierzy - kierowców. Polega ona głównie na ułatwieniu maskowania samochodów w terenie. W tym celu samochody maluje się na kolor ochronny, upodobniający je do koloru otoczenia. Przewożony sprzęt i materiały maskuje się przez narzucenie na skrzynie ładunkowe siatki o barwach ochronnych, w którą dodatkowo wplata się gałęzie.

Wszystkie niklowe części samochodów dające odblask w słońcu, a przez to mogące się stać czynnikiem demaskującym, zamalowuje się względnie starannie maskuje (np. szyby, lustra itp.).

Wszystkie światła zaopatruje się w urządzenia zaciemniające. Na reflektory i światła hamulcowe zakłada się daszki utrudniające rozpoznanie świateł z góry. Daszki te umocowuje się pochyło, aby światło padało tylko na kilka metrów przed samochodem. Dla ułatwienia w nocy obserwacji jadącego z przodu samochodu oraz wymijania, zderzaki samochodów i części błotników maluje się białą farbą.



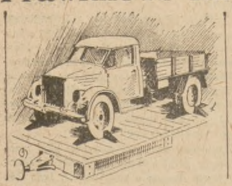
**Bierna obrona przeciwlotnicza**

A teraz przypomnijmy sobie, jak powinny się zachować samochody podczas marszu. Otóż jeżeli zbliżanie się „nieprzyjacielskich" samolotów jest zawczasu sygnalizowane, samochody zjeżdżają z drogi w najbliższe ukrycie. Jeżeli zaś teren nie daje możliwości dobrego zamaskowania samochodów lub czasu jest zbyt mało, samochody zatrzymuje się na skraju drogi pod drzewami, w odległości jeden od drugiego 50—100 m. Przewożeni żołnierze i kierowcy opuszczają samochody i kryją się w pobliżu, a posiadane w kolumnie środki czynnej obrony przeciwlotniczej przystępują do odparcia nalotu „nieprzyjaciela".

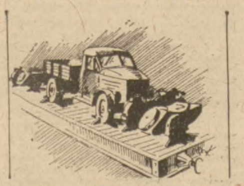
Inaczej przedstawia się sprawa, gdy nalot „nieprzyjacielskich" samolotów zaskakuje kolumnę na drodze o niezbyt głębokich, łatwych do przejechania rowach. Samochody wtedy szybko zjeżdżają z drogi i kontynuują ruch zygzakiem (patrz rys.). Jeśli zjechanie z drogi jest niemożliwe, zwiększa się odległość między samochodami do 100 m i zatrzymuje je pod drzewami po obu stronach drogi, ustawiając w szachownicę. W tym celu samochód czołowy zwiększa szybkość, aby jadące za nim samochody mogły stopniowo zwiększyć odległości. Obniżające się samoloty, oddziały ostrzeliwują ogniem salwowym broni ręcznej i ogniem broni maszynowej.

Należy przy tym pamiętać, że we wszystkich wymienionych wyżej przypadkach oraz na postojach, jako ukrycia dla samochodów, należy używać drzew o możliwie rozłożystej koronie, budynków, w których cieniu stawia się samochody lub też wgłębień terenu w postaci dołów, jarów, które są łatwe do zamaskowania. One bowiem ułatwią nam ukrycie samochodów przed obserwacją lotniczą i uchronią je oraz znajdujący się na nich nieraz, bardzo cenny ładunek przed zniszczeniem.

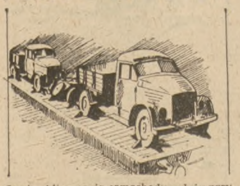
# Prawidłowe zamocowanie samochodów na platformie kolejowej



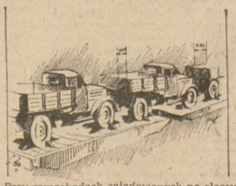
*Właściwe zaklinowanie samochodu na platformie zapobiega jego przesuwaniu się do tyłu (przodu) w czasie ruszania (hamowania) pociągu. Do klinowania kół z przodu i tyłu należy użyć klinów o długości 25 cm, szerokości 12 — 14 cm i wysokości 10 cm.*



*Dla zabezpieczenia samochodu od przesuwania się na boki użyć należy ściętych klinów o długości conajmniej 16 cm. Każdy z klinów przybija się do podłogi wagonu 2 gwoździami o długości 17,5 cm.*



*Oprócz klinowania samochody należy przywiązać do platformy w 4 miejscach ściągaczami z łańcuchów, lin lub drutu. W wypadku użycia do ściągaczy drutu (po 4 druty w każdym) powinien on być miękki i o grubości conajmniej 4 — 5 cm.*



*Przy samochodach załadowanych na złączu dwóch platform klinujemy i mocujemy tylko tylną ich część. Dla zapobieżenia zaś poprzecznego przesuwania się samochodów z obu stron kół przednich, w odległości 2,5 cm przybijamy listwy prowadzące o wymiarach nie mniejszych jak 7,5 x 7,5 x 40 cm.*

# NA LETNIE OBOZY szkoleniowe

## MARSZ kolumny samochodowej



**Przed każdym wyjazdem kolumny samochodowej w drogę należy przede wszystkim dokonać przeglądu technicznego pojazdów mechanicznych. Dokładne sprawdzenie pojazdów mechanicznych przeprowadzają kierowcy i po zakończeniu sprawdzania meldują swemu dowódcy drużyny, który po otrzymaniu meldunków od wszystkich kierowców, melduje dowódcy plutonu, a ten z kolei dowódcy kolumny itd. Dowódca kolumny samochodowej po otrzymaniu meldunku o gotowości pojazdów mechanicznych do drogi, daje komendę na wyciągnięcie kolumny. Wyciągnięcie to polega na ustawieniu samochodów jeden za drugim w odległości około dwóch metrów na trasie marszu.**

Podczas marszu żołnierze - kierowcy powinni przede wszystkim przestrzegać dyscypliny jazdy w kolumnie.

Prowadzenie samochodów w kolumnie wymaga od kierowców większej umiejętności aniżeli prowadzenie pojedyńczego pojazdu. Podczas jazdy w kolumnie kierowcy powinni pamiętać, że odległość między samochodami powinna w zasadzie wynosić tyle metrów, ile wynosi (w kilometrach na godzinę) szybkość poruszania się kolumny, to znaczy przy szybkości kolumny 30 km/godz. — 30 m, przy szybkości 40 km/godz. — 40 m itd.

Jadąc po drodze o śliskiej nawierzchni względnie podczas złych warunków atmosferycznych (deszcz, śnieg) odległość między samochodami należy zwiększać. Natomiast jadąc podczas silnej mgły, szczególnie po drogach gruntowych względnie krętych, odległość między samochodami należy zmniejszać o tyle, aby widoczne było tylne światło oświetlające numer rejestracyjny. Dlatego podczas mgły należy włączać światło.

W przypadku uszkodzenia pojazdu, kierowca powinien jaknajbardziej zjechać na prawą stronę jezdni i przystąpić do usunięcia uszkodzenia. O ile okaże się, że osobiście nie jest w stanie usunąć uszkodzenia, powinien zaczekać aż nadjedzie pomoc techniczna, która posuwa się w ogonie kolumny i zameldować dowódcy o rodzaju uszkodzenia, który z kolei daje rozkaz personelowi warsztatowemu do usunięcia uszkodzenia. Po naprawieniu i dołączeniu pojazdu do kolumny pojazd ten posuwa się w ogonie kolumny.

Każdy kierowca powinien pamiętać, że podczas jazdy w kolumnie nie wolno mu wyprzedzać samochodów w celu ustawienia się na swoim miejscu w kolumnie, a może tego dokonać jedynie po zatrzymaniu się kolumny.

Podczas ruchu kolumny samochodowej kierowcy powinni wszystko wykonywać na rozkaz. W przypadku zatrzymania się kolumny nie wolno wychodzić z samochodu, zanim nie zostanie podana odpowiednia komenda. Uruchamianie silników powinno również odbywać się na komendę.

Po zatrzymaniu się kolumny samochodowej i po komendzie, że wolno wysiadać, kierowcy obowiązani są natychmiast przystąpić do sprawdzenia stanu technicznego swych pojazdów. Przede wszystkim należy sprawdzić stan ogumienia, poziom wody w chłodnicy i oleju w misce olejowej, umocowanie ładunku i zamknięć boków skrzyni ładunkowej. O każdej stwierdzonej niesprawności należy zameldować dowódcy drużyny. Podczas postoju kolumny nie wolno wychodzić na lewą stronę jezdni, ponieważ można ulec wypadkowi przez najechanie przez inne pojazdy jadące tą samą drogą.

Podczas jazdy w nocy nie należy używać długich świateł, a poruszać się przy światłach stosowanych przy mijaniu, ponieważ długie światła będą raziły kierowcę jadącego z przodu. Podczas jazdy nie należy także rozpraszać uwagi, ażeby nie spowodować wypadku przez najechanie na jadący z przodu samochód. Przejeżdżając kolumną samochodową przez miasto należy zmniejszać odległość między samochodami, ponieważ wzmożony ruch uliczny może spowodować rozerwanie kolumny, wskutek czego nastąpi dezorganizacja marszu.

Podczas przejazdu kolumny przez tory kolejowe wysyła się regulującego ruchem, który w razie dostrzeżenia pociągu zatrzymuje kolumnę. Przy przejazdach przez mosty, których nośność nie przekracza ciężaru załadowanego samochodu, kierowca jadący z tyłu powinien zaczekać zanim jadący z przodu samochód nie przejedzie przez most. Przy poruszaniu się kolumny po miękkich drogach gruntowych, na których koła samochodu zostawiają głębokie koleiny nie należy poruszać się śladami z przodu jadącego samochodu, ponieważ wskutek głębokich kolein samochód może oprzeć się swoim najniższym punktem o grunt, czyli jak się mówi „zawisnąć". W tym przypadku kierowca powinien zgasić silnik i usunąć łopatą grunt, na którym oparty jest samochód; z chwilą gdy samochód oprze się na kołach, można kontynuować dalszą jazdę. W celu wyjechania z głębokiej koleiny należy zatrzymać samochód i na odcinku 4—5 m zasypać koleinę ziemią, w przeciwnym razie nie da się wyjechać z koleiny, a wszelkie usiłowania mogą jedynie przyczynić się do uszkodzenia samochodu.




**Zatrzymywać samochód można tylko na skraju drogi**

Widzimy więc, że wzorowe wykonanie marszu kolumny samochodowej jest przede wszystkim zależne od kierowców, od ich dyscypliny i umiejętności prowadzenia samochodów w kolumnie. Podane wyżej wskazówki o zachowaniu się podczas jazdy w kolumnie powinien zapamiętać każdy kierowca, ściśle je przestrzegać i stosować w praktyce. Natomiast opanowanie umiejętności jazdy w kolumnie jest możliwe jedynie w drodze ciągłego szkolenia i dlatego na to zagadnienie podczas szkolenia kierowców w okresie letnim należy zwrócić szczególną uwagę.

**M. Wasilewski, pplk.**

## Obowiązki mechanika W MARSZU

Znajdujący się na wyposażeniu WP doskonały sprzęt samochodowy, na skutek wykonywania ciężkiej pracy, wymaga od kierowców - mechaników nieustannej obsługi i wnikliwej kontroli pracy jego zespołów i poszczególnych części. Do tych czynności zaliczamy obsługę codzienną sprzętu technicznego oraz znane wam przeglądy techniczne Nr 1, 2, 3 i 4. Obsługa codzienna oraz przegląd techniczny Nr 1 są wykonywane przez kierowców, natomiast pozostałe przeglądy techniczne — przez mechaników przy współudziale kierowców.

Aby dobrze wykonać powierzoną pracę, mechanik samochodowy obowiązany jest dobrze znać swoje obowiązki, dlatego też wszystkim kolegom mechanikom przypominamy, że do obowiązków ich należy:

— Zdejmowanie głowicy cylindrów i oczyszczenie z osadu węglowego jej powierzchni i denka tłoków; sprawdzanie stanu zaworów i szczelności ich przylegania do gniazd;
— regulacja gaźników na wolne obroty zgodnie z instrukcjami fabrycznymi dla poszczególnych marek i typów pojazdów mechanicznych;
— zdejmowanie miski olejowej, oczyszczenie jej i sprawdzenie stanu łożysk wału korbowego;
— sprawdzenie działania termostatu;
— przemywanie i sprawdzanie stanu przewodów i urządzeń paliwowych;
— przemywanie zbiornika paliwa;
— rozebranie i oczyszczenie filtru powietrza;
— sprawdzanie układu kierowniczego i regulacja przekładni kierowniczej;
— sprawdzanie luzu międzyzębnego kół zębatych przekładni głównej i w razie potrzeby wyregulowanie zazębienia;
— sprawdzanie działania amortyzatorów;
— szczegółowe sprawdzanie i wyregulowanie układu hamulcowego;
— przemywanie i usunięcie kamienia kotłowego z układu chłodzenia.

## 10 zasad jazdy w kolumnie

**1** Podczas jazdy w kolumnie wykonuj wszystko na komendę.

**2** Zachowuj odległości od jadącego z przodu pojazdu na tyle metrów, ile kilometrów na godzinę wynosi szybkość twego pojazdu (przy szybkości 30 km/godz — 30 m, przy szybkości 40 km/godz. — 40 m itp.). Podczas jazdy po drogach śliskich względnie kurzliwych odległość należy zwiększać.

**3** W razie uszkodzenia pojazdu zjedź jak najbardziej na prawą stronę i przystąp do usunięcia niesprawności, Jeśli uszkodzenia nie możesz usunąć osobiście zaczekaj aż nadjedzie pomoc techniczna, która posuwa się w ogonie kolumny.

**4** Zachowaj kolejność jazdy w kolumnie. W razie uszkodzenia pojazdu, po jego naprawieniu dołącz do ogona kolumny.

**5** Przy zatrzymaniu się kolumny o ile będzie wydana komenda „wysiadać z kabiny" sprawdź przede wszystkim stan ogumienia, poziom wody w chłodnicy, poziom i stan oleju w misce olejowej silnika, czy nie ma podciekania wody i oleju, stan umocowania ładunku i boków skrzyni ładunkowej.



**Obserwuj pilnie sygnalistę, jadącego na samochodzie przed tobą. Wykonuj ściśle jego polecenia**



**Każdą zmianę szyku, zasygnalizowaną ci w marszu, wykonaj szybko i dokładnie.**

**6** Zatrzymując samochód hamuj łagodnie przez co unikniesz najechania z tyłu jadącego pojazdu na twój samochód.

**7** Jadąc w nocy nie używaj długiego światła, tylko światła do wymijania, gdyż długie światło twego samochodu będzie razić jadącego z przodu kierowcę.

**8** Jadąc przez miasto względnie większe osiedle zmniejsz odległość od jadącego z przodu samochodu, co uniemożliwi rozerwanie się kolumny i pozwoli na sprawniejszy przejazd jej we wzmożonym ruchu ulicznym.

**9** Przestrzegaj właściwej odległości od jadącego z przodu samochodu, by nie spowodować wypadku przez najechanie.

**10** Przejeżdżając przez mosty, których nośność nie jest większa od ciężaru załadowanego samochodu nie wjeżdżaj na most dotąd, aż przejedzie jadący z przodu samochód i dopiero potem ruszaj dalej.

## Szer. J. Wesoły w drodze na obozy letnie



*Każdy dzień, dzielący N-ty oddział służby samochodowej od wymarszu na obozy letnie, przeznaczony był na wzorowe przygotowanie pojazdów mechanicznych. Kierowca samochodu Gaz-51, szer. Jan Wesoły, nie zmarnował ani chwili — pracował sumiennie. Dało mu to pewność, że jego pojazd wykona bez zarzutu zadanie oczekujące oddział.*



*Podczas przemarszu droga nie zawsze prowadziła przez gładkie, asfaltowe szosy. Gdy zjechano w kierunku lasu trzeba było pokonać długi odcinek o miękkim podłożu. Ponieważ samochody pozostawiały tu głębokie koleiny, szer. Wesoły nie jechał śladami swych poprzedników. Czy postąpił słusznie? Osądźcie to, koledzy, sami.*



*Kolumna zatrzymała się na postoju. Chociaż dzień nie był zbyt upalny, szer. Wesoły od razu zainteresował się układem chłodzenia i ogumieniem. Potem sprawdził poziom oleju w misce olejowej. Przekonał się również, czy piasty kół nie rozgrzewają się zbytnio. Gdy stwierdził, że wszystko w porządku — pomyślał o własnym odpoczynku.*



*Nadeszła noc, a do celu jeszcze daleka droga. Teraz szer. Wesoły całą swą uwagę skierował na utrzymanie przepisowej odległości do jadącego przed nim samochodu. Pilnuje, aby tylna lampka tego pojazdu świeciła zawsze z jednakową mocą. Dlatego też sam nie włącza długich świateł. Ich blask oślepiałby pozatem jadących przed nim kolegów.*

# Obsługa układu FILTRACJI POWIETRZA

Dokładne i terminowe obsługiwanie filtrów powietrznych przyczynia się w dużej mierze do utrzymania naszych czołgów w stałej gotowości bojowej.

Gdyby nie filtry powietrzne, olbrzymia ilość kurzu, unosząca się dokoła posuwającego się czołga, wsysana byłaby wraz z powietrzem do cylindrów silnika. Filtry powietrzne zatrzymują jednak od 95 do 99% kurzu zawartego w powietrzu wsysanym przez silnik i tym samym w dużej mierze ochraniają części silnikowe, jak tłoki, zawory i inne od szybkiego zużycia. Im większe jest przedostanie się kurzu do cylindrów, tym większe będą zużycia części silnika. Dlatego też zależy nam na tym, aby filtry powietrzne pracowały jak najlepiej i jak najdokładniej filtrowały powietrze.

Ustawione na naszych czołgach filtry powietrzne są bodaj że najlepsze spośród filtrów tego typu, praca ich jednak zależy od tego w jakim stopniu mechanik-kierowca dba o nie, zależy od jakości ich obsługi.

Praktyka eksploatacji czołgów wykazała, że tam, gdzie filtry powietrzne obsługiwane były nieterminowo i niejakościowo, następowały szybkie, awaryjne zużycia silników. Wypadki te miały miejsce przeważnie w okresie letnim, kiedy obsługiwanie filtrów wymaga szczególnej dbałości.

Na czym więc polega obsługiwanie filtrów, co należy wiedzieć i czynić, aby uchronić silnik naszych wozów bojowych od zbyt szybkiego zużycia?

Należy przede wszystkim wiedzieć o tym, że filtr powietrzny od razu po oczyszczeniu go i odpowiednim ustawieniu do czołga, filtruje powietrze bardzo dokładnie i prawie, że zupełnie nie przepuszcza kurzu.

Wraz jednak z napełnieniem przez kurz osiadacza filtru i zabrudzenia waty metalowej, filtr zaczyna coraz gorzej pracować, tzn. przepuszcza coraz więcej kurzu. Przy zupełnie zabrudzonych filtrach do każdego z cylindrów silnika dostaje się do 30 gramów kurzu na godzinę. Szczególnie ważną rolę odgrywa zabrudzenie waty metalowej, która jest zasadniczym elementem filtru, gdzie powietrze najdokładniej się filtruje.

To, że osiadacz kurzu nie jest jeszcze przepisowo tzn. w ilości 2/3 swej objętości napełniony kurzem, nie świadczy wcale o tym, że filtr pracuje jeszcze normalnie i dostatecznie oczyszcza powietrze. Główną rolę przy filtracji odgrywa wata metalowa, której stopień zanieczyszczenia trudno jest ocenić na oko.

Należy także pamiętać, że samo dokładne oczyszczenie filtru powietrznego nie wystarczy. Należy go jeszcze odpowiednio złożyć i wmontować do czołga.

Przy składaniu trzeba dbać o jego szczelność, gdyż najdrobniejsze nawet szczeliny będą powodem tego, że powietrze nie filtrowane będzie przenikało przez nie do cylindrów silnika. W tym celu należy smarować uszczelki filcowe towotem i jak najdokładniej dokręcać śruby ściągające.

Kolejność czynności przy oczyszczaniu filtru powietrznego jest następująca:

1. **Zdjąć filtr z czołga i rozebrać go.**
2. **Wyrzucić kurz z osiadacza kurzu i przetrzeć osiadacz od wewnątrz na sucho.**
3. **Przetrzeć na sucho cyklony za pomocą kijka drewnianego, oraz szmaty.**
4. **Wymyć watę metalową w oleju gazowym, polać ją olejem lotniczym i poczekać 8 — 10 min. aż olej ten ścieknie.**
5. **Nasmarować towotem uszczelki filcowe i złożyć filtr.**
6. **Zamontować filtr do czołga.**

Przy przechodzeniu na eksploatację jesienno-zimową, a szczególnie wiosenno-letnią należy sprawdzić hermetyczność (szczelność) filtru za pomocą urządzeń opisanych przez inż. płk. Kirżajewa w Nr 4/52 „Przeglądu Wojsk Pancernych". Okresowość przemywania filtru powietrznego jest następująca:

1) Przy dużym zakurzeniu powietrza (latem, jazda po suchym gruncie, w kolumnie) filtry należy czyścić co 3 — 5 godz. pracy silnika. Praktycznie pokrywa to się z całodziennym wyjazdem czołga na zajęcia. Inaczej mówiąc, latem przy suchej pogodzie czyścimy filtry powietrzne codziennie po powrocie czołga do parku, lub nawet częściej.

2) Przy średnim zakurzeniu powietrza (pogoda wilgotna, jazda w lesie, lub po trawie) filtry powietrzne przemywamy co 10 — 12 godzin pracy silnika.

3) Przy małym zakurzeniu powietrza (jazda po śniegu, zamarznięta ziemia) filtry powietrza przemywamy co 20 — 25 godz. pracy silnika przy pierwszym przeglądzie technicznym lub częściej.

**mjr B. BERGELSON**

## Wzorowy czołgista



**Dobrze dba o powierzony sobie pojazd kpr. Radomski. Jako mechanik-czołgista nie tylko utrzymuje we wzorowym stanie mechanizmy swego czołgu, ale również prowadzi go umiejętnie w najtrudniejszym nawet terenie. Teraz z niecierpliwością oczekuje wymarszu na obozy letnie, aby jeszcze lepiej opanować specyfikę swej żołnierskiej służby.**

# Doskonalmy się W NOCNYCH MARSZACH

Jednym z warunków niespodziewanego dla nieprzyjaciela użycia oddziałów pancernych jest skryte doprowadzenie ich w rejon przewidzianych działań, co w większości wypadków osiągamy przez wykonywanie marszów nocą.

Nocny marsz jest jednak jednym z trudniejszych działań wymagających od czołgistów zachowania wszelkich warunków maskowania, a szczególnie wysokiej dyscypliny marszu. Trudności marszu w nocy powodują między innymi ograniczone możliwości orientowania się w terenie podczas ruchu i szybkie męczenie się załóg, szczególnie mechaników-kierowców, wynikające z ciągłego wysiłku fizycznego i dużego naprężenia psychicznego.

Ale trudności w wykonywaniu marszu w warunkach nocnych możemy sprowadzić do minimum przez odpowiednie do niego przygotowanie się nie tylko dowódców, ale także wszystkich członków załogi. Dlatego te załogi czołgów, które świadome są zadania pododdziału, będą całą siłą woli starały się jak najlepiej przygotować się do marszu, a w czasie jego wykonywania w żadnym wypadku nie naruszą dyscypliny marszowej.

Aby jak najlepiej zabezpieczyć wykonanie zadania postawionego przez dowódcę, załogi czołgów, a szczególnie mechanicy-kierowcy powinni troszczyć się, aby sprzęt był technicznie sprawny i przygotowany do marszu. Utrzymanie sprzętu w pełnej technicznej sprawności jest jednym z najważniejszych i decydujących środków zapobiegających podczas marszu katastrofom i wypadkom.

W czasie wykonywania marszu mechanicy-kierowcy powinni bezwzględnie przestrzegać dyscypliny marszu tj. zachowywać ustaloną szybkość i odległość między wozami, posuwać się po prawej stronie drogi, pamiętać o całkowitym maskowaniu itd.

Zdarzają się czasem wypadki, że mechanik-kierowca całkowicie zamaskuje światło przednie, a zapomni o zaciemnieniu światła tylnego, co ułatwia nieprzyjacielowi wykrycie posuwającej się kolumny. Nie jest przecież trudne namalowanie białą farbą odpowiedniego znaku z tyłu czołga lub umieszczenie światła w rurce odpowiedniej długości, uniemożliwiającej zauważenie światła z góry względnie z boku.

Taki sposób przy zmniejszonych odległościach między wozami umożliwi mechanikom-kierowcom obserwację jadącego w przodzie wozu.

Widzimy więc, że przygotowanie i wykonanie marszu nocą zawiera kilka szczegółów, niekiedy lekceważonych przez nas, które jednak mają decydujący wpływ na wykonanie marszu. Na te, na pozór drobne szczegóły powinniśmy zwracać należytą uwagę podczas naszego szkolenia. Musimy uczyć się umiejętnego wykonywania marszu w nocy i szybkiego orientowania się w nocy w różnym terenie.

Tylko bowiem należyte przygotowanie i przeprowadzenie marszu uniemożliwi nieprzyjacielowi przedwczesne wykrycie naszych pododdziałów i zapewni całkowite zaskoczenie nieprzyjaciela przez niespodziewane dla niego zastosowanie czołgów tam, gdzie się ich najmniej spodziewał.

**ppłk H. Kudła**

# Korespondenci – czołgiści piszą:

**ZASZCZYTNA jest służba żołnierzy czołgistów. Piszą o tym do naszej redakcji żołnierze wojsk pancernych w swych korespondencjach, które w ostatnim czasie coraz liczniej napływają na nasz adres: Warszawa, ulica Królewska 1.**

**Sądzimy, że wzajemna popularyzacja przodowników oraz wymiana doświadczeń i osiągnięć żołnierzy wojsk pancernych i zmechanizowanych z żołnierzami służby samochodowej pozwolą na jeszcze lepsze poznanie się i zacieśnienie tradycyjnej przyjaźni łączącej „pancerniaków" z „kierowcami".**

A oto niektóre z nadesłanych ostatnio korespondencji:

### WZOROWY MECHANIK-KIEROWCA

Kpr. Storek, przodujący mechanik-kierowca, umiejętnie obsługuje powierzony jemu czołg i utrzymuje go w stałej gotowości bojowej. Wszystkie prace, wchodzące w zakres obsługi czołga i usuwania niesprawności, potrafi wykonać przy pomocy załogi czołga. Dzięki takiej dbałości czołg jego jest w każdej chwili zdolny do wykonania każdego zadania.

W dni parkowe kpr. Storek sumiennie pracuje w parku czołgowym przy sprawdzaniu lub konserwacji mechanizmów.

Podoficer ten chętnie służy kolegom radą, wskazówkami i pomocą. Zdaje sobie w pełni sprawę, że pracą swoją przyczynia się do podniesienia gotowości bojowej pododdziału.

**chor. Napieralski**

### ROSNĄ SZEREGI PRZODOWNIKÓW

Mechanicy-kierowcy z pododdziału oficera Szymczaka wykonują sumiennie zadania, jakie stawia przed nimi dowództwo. Troszczą się o sprzęt, który jest zawsze w stałej gotowości bojowej. Dzięki temu z każdym dniem rosną szeregi przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego.

Tacy żołnierze, jak st. szer. Wojnowicz, st. szer. Pietrzak i st. szer. Wojciechowski mogą być wzorem dla innych.

**st. szer. Maślak**

### SZKOLĄ SIĘ MŁODZI SPECJALIŚCI

„Ani jednej oceny niedostatecznej". Pod takim hasłem szkolą się żołnierze naszego plutonu, który przoduje w wyszkoleniu bojowym i politycznym. Zdają sobie dobrze sprawę z tego, że Ojczyzna powołała ich do wojska po to, by wiernie stali na straży władzy ludowej, na straży tego co wywalczyła nam Armia Radziecka i Wojsko Polskie. Dlatego nie szczędzą wysiłków w służbie i szkoleniu. Celem każdego z nich jest jak najlepiej opanować i stać się mistrzem swojej specjalności. Do żołnierzy tych należą szeregowcy Angiel i Paprocki. To właśnie oni pomagają dowódcy w podnoszeniu poziomu wyszkolenia całego pododdziału. Sami są żołnierzami przodującymi. Pragną, by przodującymi stali się również wszyscy ich koledzy, którzy mają trudności i dlatego w czasie wolnym od zajęć, zbierają słabszych kolegów i wyjaśniają im niezrozumiałe zagadnienia. Dzięki ich pomocy u szeregowców Grzejdziaka i Piechowiaka, którzy mieli trudności w opanowaniu materiału, z każdym dniem można zauważyć coraz lepsze postępy.

**szer. Bus**

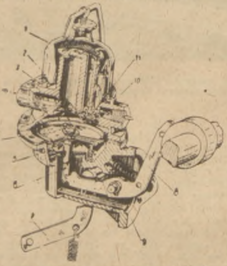


**W dzień i w nocy użytkowane będą w okresie letnim nasze czołgi. Na każdego rodzaju drogach, a zwłaszcza w terenie, gdzie często głęboki piasek, mokradła, czy strome podjazdy utrudniają prowadzenie pojazdów, nasi mechanicy-kierowcy wykonywać będą swoje ważne zadania. Na zdjęciu: wzorowo utrzymany czołg sierż. Ościelniaka w drodze na ćwiczenia.**

# Naprawa pompki paliwowej

**Uszkodzenie pompki paliwowej może nastąpić w drodze zupełnie niespodziewanie. Przyczyny wadliwego działania pompki mogą być różne, jednakże najczęściej spotykamy się z uszkodzeniem przepony i nieszczelnością zaworków pompki, a rzadziej z pęknięciem sprężyn. Wadliwe działanie pompki może być również wynikiem zasysania powietrza do głównego przewodu paliwowego lub w innych miejscach sieci przewodów paliwowych (np. pod uszczelką osadnika). Inne uszkodzenia pompki nie występują w sposób nagły i dlatego pominiemy je.**

Jakie objawy towarzyszą powyższym uszkodzeniom? Przede wszystkim pompka nie podaje paliwa (pęknięta przepona) lub podaje go w niedostatecznej ilości (uszkodzona przepona, nieszczelne zaworki, zasysanie powietrza) wskutek czego występują „strzały" w gaźniku, silnik traci moc, praca staje się nierównomierną lub silnik zatrzymuje się i nie daje się uruchomić. Jeśli odkręcimy przewód paliwowy przy gaźniku i naciśniemy włącznik rozrusznika lub pokręcimy wał silnika korbą rozruchową, paliwo z silnika nie będzie wypływać lub będzie wypływać w małej ilości.



**Pompka paliwowa samochodu GAZ-51**

**1 — osadnik; 2 — zaworek ciśnieniowy; 3 — uszczelka osadnika; 4 — przepona; 5 — sprężyna; 6 — trzon przepony; 7 — dźwignia ręcznego pompowania; 8 — dźwignia pompki; 9 — kadłub; 10 — pokrywa kadłuba pompki; 11 — zaworek wlotowy.**

Przy uszkodzonej przeponie zaobserwujemy przy tym, że z otworu powietrznego w dolnej części kadłuba pompki, wycieka paliwo. Ma to miejsce dlatego, że przez przebitą przeponę paliwo dostaje się do dolnej komory kadłuba pompki, skąd wypływa przez otwór powietrzny. Musimy pamiętać, że otwór ten powinien być często kontrolowany i przeczyszczany. Jeśli jest on zasklepiony brudem wówczas paliwo, nie mając ujścia na zewnątrz, przedostaje się do kadłuba silnika przez otwór dla dźwigni pompki i rozcieńcza olej. Przy nieszczelnej uszczelce osadnika zaobserwujemy wyciekanie paliwa spod osadnika.

Uszkodzenie przepony pompki może nastąpić wskutek jej długotrwałej pracy. Często przyczyną uszkodzenia może być długi postój samochodu w konserwacji. Pod wpływem działania benzyny i powietrza przepona ulega skruszeniu i po niedługim okresie pracy — pęka. Co wtedy czynić?

Najlepiej — każdy powie — mieć zapasową. Wtedy naprawa pompki nie jest rzeczą trudną. Wymieniamy po prostu zużytą przeponę na nową. Przy składaniu łączymy obie połówki kadłuba pompki, mocując je z lekka za pomocą dwóch przeciwległych śrub, a następnie naciskając dźwignię (tym samym opuszczamy przeponę w dolne położenie). Dopiero wtedy zakładamy i dokręcamy kolejno pozostałe śruby. Śruby dokręcamy na przemian po przekątnych wieloboku śrub. Jeśli założymy przeponę inaczej, spowodujemy silne naciągnięcie przepony i przyspieszymy jej zużycie.

A jeśli zapasowej przepony nie mamy? Możemy wtedy naprawić pompkę doraźnie, wykorzystując uszkodzone tarczki przepony (przepona pompki składa się z kilku tarczek). W tym celu należy zdjąć pokrywę pompy, odkręcić nakrętkę mocującą przeponę, znaleźć pęknięcie i przesunąć tarczki względem siebie w ten sposób, by uszkodzenia rozmieścić w różne strony. Następnie tarczki przepony posmarować mydłem, zakręcić nakrętkę i złożyć pompkę jak podano wyżej.

Przy stwierdzeniu nieszczelności zaworków (w drodze szczelność ich możemy sprawdzić ustami, należy jednak pamiętać o trujących własnościach benzyny etylowanej) należy je i ich gniazda oczyścić przez przemycie benzyną i przedmuchanie.

Uszkodzoną uszczelkę korkową osadnika można doraźnie zastąpić podkładką kartonową natartą mydłem.

Należy jeszcze dodać, że rozdzielanie obu części kadłuba pompki bez dostatecznie ważnej przyczyny jest szkodliwe, jeśli przy składaniu nie zwrócimy uwagi na równomierne dociągnięcie śrub łączących części kadłuba.

## TAJNIKI PRACY SAMOCHODU

**Każdy z nas wie, że silnik nie może pracować bez smarowania, nie każdy jednak w pełni zdaje sobie sprawę z tego, jak ważne zadanie spełnia smar w szybkobieżnym silniku. Ażeby to łatwiej zrozumieć, zastanówmy się, jakie zjawiska zachodzą w silniku podczas jazdy samochodem.**

**Wyobraźmy sobie, że po szosie jedzie samochód ciężarowy GAZ-51 z szybkością 70 kilometrów na godzinę. Jakie zjawiska występują w jego sześciocylindrowym silniku w ciągu jednej minuty?**

**Ze świecy zapłonowej z ogromną szybkością są wyrzucane iskry powodujące zapłon mieszanki w komorach sprężania. Odbywa się to 7500 razy w ciągu minuty. Przy każdym zapłonie mieszanki, a w ciągu minuty 7500 razy w komorze sprężania powstaje temperatura ponad 2000 st. C. Na każdy tłok ciśnie przy tym ciężar równający się w przybliżeniu ciężarowi samochodu. W ciągu minuty każdy tłok przesuwa się 5000 razy o kilka centymetrów w dół, na ułamek sekundy zatrzymuje się, po czym posuwa się w górę. Średnia szybkość tłoka posuwającego się wzdłuż cylindra wynosi około 600 metrów na minutę.**

**Temperatura powstająca w czasie spalania mieszanki mogłaby stopić metal silnika, dlatego ścianki komory sprężania i cylindrów silnika muszą być stale chłodzone.**

**1250 razy w ciągu jednej minuty warstwa smaru znajdująca się na ściankach cylindra przejmuje większą część ciepła i przekazuje je wodzie chłodzącej. W silniku ciepło powstaje nie tylko od spalania mieszanki. Metalowe części będące w ciągłym szybkim ruchu przy wysokich ciśnieniach, powodują powstanie wysokiej temperatury wskutek tarcia. Olej odprowadza również i to ciepło.**

**Olej pracuje w ciężkich warunkach. Każdorazowo, kiedy tłok posuwa się w dół, na olej znajdujący się na ściankach cylindra skierowany jest płomień z komory sprężania. W tych warunkach część oleju ulega spaleniu.**

**Wszystkie omówione zjawiska odbywają się po kilka tysięcy razy na minutę w okresie całego czasu pracy silnika. Olej musi dokonać ogromnej pracy. Musi pokryć powierzchnie trące cienką warstwą oleju. Co możemy o tej warstwie powiedzieć? — Na każdy kilometr drogi samochodu wał korbowy wykonuje ok. 2500 obrotów. Przy tym każdy tłok w cylindrze odbywa swoją drogę 5000 razy, co dla wszystkich tłoków daje drogę o długości ok. 3000 m. Jeśli obliczymy powierzchnię ślizgania wszystkich części trących silnika, przypadającą na 1 kilometr drogi samochodu, to okaże się, że jest ona równa 2000 metrów kwadratowych, co odpowiada drodze o długości 1 kilometra i szerokości 2 m. Powierzchnia taka musi być pokryta cienką warstwą oleju. Jeśli przyjmiemy, że samochód w ciągu roku przebiega ok. 20000 kilometrów, a każdy kilometr drogi samochodu odpowiada drodze 3000 m, jaką w tym czasie przejdą tłoki, przekonamy się, że długość drogi, jaką odbędą wszystkie tłoki silnika w tym okresie, dosięga 60000 km. Powierzchnia warstwy oleju w tych warunkach winna sięgać 40 milionów metrów kwadratowych.** **(strz.).**

## RADŹ SOBIE SAM

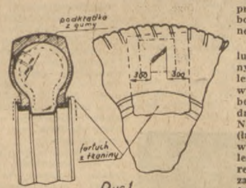
**W celu doraźnego zabezpieczenia w drodze przeciętej opony, jeżeli na uszkodzonym ogumieniu musimy jeszcze przebyć pewien odcinek drogi postępujemy następująco:**

**1) Zdejmujemy uszkodzone ogumienie z koła.**

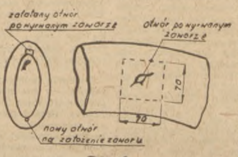
**2) W miejscu przecięcia od wewnętrznej strony opony podkładamy kwadratowy kawałek gumy (np. ze starej dętki), aby do wnętrza opony nie dostawał się piasek lub woda**

**3) Następnie, w sposób pokazany na rys. 1, zakładamy fartuch z mocnej i ścisłej tkaniny np. lnianego płótna.**

**4) Zakładamy oponę na koło uważając, aby równo „przyszczypnąć" brzegi fartucha, który ma za zadanie zmniejszyć obciążenie płócien opony w miejscach uszkodzonych.**




Rys. 1




Rys. 2

**Na tak zabezpieczonej oponie można przebyć jedynie krótką drogę, dalsza bowiem jazda pogarsza stan uszkodzonej opony.**

**Jeżeli wskutek nagłego zahamowania lub z innych przyczyn na „spuszczonym" kole wyrwiemy zawór dętki, należy zrezygnować z zakładania zaworu w tym samym otworze, gdyż z zasady będzie on przepuszczał powietrze przez drobne pęknięcia gumy dookoła otworu. Należy natomiast zakleić stary otwór (łatką na gorąco, a na wierzch, dla wzmocnienia, na zimno), a po przeciwległej stronie dętki wyciąć nowy otworek o średnicy mniejszej niż średnica zaworu i włożyć do niego zawór. Założony zawór z napompowaną dętką poddajemy próbie wodnej na szczelność.**

# NA WARSZTACIE

### PRZYRZĄD DO ZDEJMOWANIA GŁOWICY CYLINDRÓW SILNIKA

Przy rozbiórce silnika wiele kłopotu sprawiało szer. Kowalskiemu zdjęcie głowicy cylindrów, szczególnie cienkościennej pozbawionej odpowiednich występów mogących służyć do uchwycenia jej i uniesienia (Np. ZIS-150, „Lublin", „GAZ-51", „M-20 Warszawa").

W celu ułatwienia tej czynności skonstruował więc specjalny przyrząd łatwy do wykonania nawet w prymitywnych warunkach warsztatowych.

Dla sporządzenia tego przyrządu trzeba mieć:

1) 2 używane świece zapłonowe odpowiadające wymiarom gwintu tej głowicy, do której mamy przyrząd zastosować

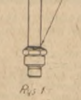
2) Aparat spawalniczy.

3) 0,5 m prętu stalowego o średnicy zbliżonej do średnicy oprawki świecy.

Technika wykonania przyrządu jest następująca:

— ze świec wykręcamy środkową elektrodę;

— z oprawki wykruszamy porcelankę, zważając aby nie uszkodzić zewnętrznego gwintu oprawki, który będzie potrzebny w pracy przyrządu;



Rys. 1

— posiadany pręt tniemy na: 2 kawałki o długości około 15 cm i 2 kawałki o ługości około 10 cm;

— jeden koniec dłuższych prętów obtaczany względnie opiłowujemy tak, by swobodnie dał się wprowadzić do oprawki (od góry ku dołowi);

— osadzamy pręty w oprawkach tak, aby nie wystawały z nich, lecz znalazły się na równym poziomie z zakończeniem gwintu zewnętrznego oprawki (rys. 1);

— spawamy pręt z oprawką w miejscu pokazanym na rys. 1, zwracając uwagę, aby nie uszkodzić gwintu zewnętrznego oprawki.

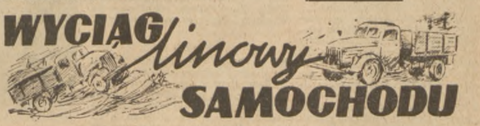
Do drugiego zaś końca przyspawamy poprzecznie (rys. 1) pręt krótszy.

Mniej wygodne w pracy, lecz prostsze jest wykonanie pręta w inny sposób. Odcinamy dwa pręty o długości nie 15, lecz 25 cm, a następnie, po przygotowaniu jednego końca do osadzenia w oprawce świecy drugi koniec zawijamy pod kątem prostym tak, aby powstała rękojeść o długości około 10 cm.

Użycie tak wykonanego przyrządu jest już proste.

W dwa skrajne otwory do świecy w głowicy wkręcamy przyrządy, a następnie unosimy je równocześnie do góry wraz z głowicą, zwracając uwagę, aby ciągnąć prostopadle do płaszczyzny głowicy, gdyż pochylenie przyrządu może spowodować uszkodzenie gwintu w otworach do świec. Posługiwanie się przyrządem niezupełnie wkręconym w otwór jest niedopuszczalne, gdyż wkręcenie go na 2 — 3 zwoje może spowodować zerwanie nitek gwintu w otworze.

# WYCIĄG linowy SAMOCHODU



Zbliża się okres letniej eksploatacji samochodów i wyjścia oddziałów na obozy letnie, gdzie praca samochodów terenowych odbywa się zazwyczaj w bardzo trudnych warunkach.

Często np. kierowcy sam. Gaz-63 przy wyciąganiu ugrzęźniętych samochodów albo samowyciąganiu, zmuszeni będą korzystać z wyciągu linowego; zasady korzystania z niego, jego obsługę oraz bezpieczeństwo pracy przy nim chciałbym obecnie kierowcom przypomnieć.

Wyciąg linowy samochodu GAZ-63 ma siłę pociągową na haku wynoszącą **4500 kg.** Jest on umieszczony przed chłodnicą na dwóch belkach stanowiących przedłużenie podłużnic ramy. Uruchamiać go należy w następującej kolejności:

1. Włączyć bęben wyciągu przez przesunięcie złącza w stronę bębna.
2. Odryglować dźwignię skrzynki odbioru mocy, obracając jej płytkę w prawo.
3. Włączyć sprzęgło, a następnie:

a) dla samowyciągania samochodu trzeba włączyć wyższą przekładnię w skrzynce rozdzielczej i pierwszy bieg w skrzynce odbioru mocy i skrzynce biegów,

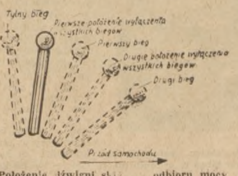
b) dla podciągania do samochodu ugrzęźniętej maszyny lub ciężkiego ładunku trzeba włączyć w skrzynce odbioru mocy pierwszy bieg, a dla podciągania lekkiego ładunku drugi bieg. Dźwignię skrzynki biegów ustawić w położeniu neutralnym i zahamować samochód ręcznym hamulcem,

c) dla opuszczenia ciężaru trzeba włączyć w skrzynce odbioru mocy tylny bieg a dźwignię skrzynki biegów przesunąć w położenie wyłączenia wszystkich biegów.

4. Płynnie włączyć sprzęgło, zwiększając jednocześnie obroty silnika.
5. Dla zatrzymania wyciągu wyłączyć sprzęgło i przesunąć dźwignię skrzynki odbioru mocy w położenie wyłączenia wszystkich biegów.

Podczas pracy wyciągu nie wolno dawać silnikowi szybkich obrotów, tj. ponad 1600—1800 obr./min. Po ukończeniu pracy wyciągu dźwignię skrzynki odbioru mocy należy zaryglować w położeniu wyłączenia wszystkich biegów. Na rysunku widzimy położenie dźwigni skrzynki odbioru mocy przy włączaniu różnych biegów.

Obsługa wyciągu polega na okresowym smarowaniu i utrzymaniu go w czystości. Po przebiegu każdym 6000 km należy zmieniać smar (latem nigrol letni), w obudowie przekładni ślimakowej wyciągu, a po przebiegu każdych 1000 km dolewać smaru. Piasty bębna wyciągu i łożyska wału bębna smaruje się po przebiegu każdych 1000 km smarem ST (smar towot). Przeguby napędu wyciągu należy smarować tymże smarem i w tych samych okresach, co przeguby napędu samochodu. Koło zębate i łożyska skrzynki odbioru mocy smaruje się smarem wlewanym do obudowy skrzynki biegów. Zmieniając smar w skrzynce biegów należy również odkręcać korek spustowy obudowy skrzynki odbioru mocy. Oś dźwigni skrzynki odbioru mocy smaruje się latem smarem ST Nr 2 za pomocą smarownicy.




**Położenie dźwigni skrzynki odbioru mocy przy włączaniu różnych biegów.**

Kierowcy stanowczo zabrania się:

1. Korzystać z liny wyciągu dla holowania samochodu bez włączenia mechanizmów wyciągu.
2. Przełączać biegi podczas holowania samochodu pod dużym obciążeniem.
3. Znajdować się obok liny i poprawiać układanie się jej zwojów na bębnie podczas pracy wyciągu.
4. Pozostawiać dźwignię wyciągu w położeniu nie zaryglowanym płytką.
5. Znajdować się obok wyciągu podczas jego pracy.

Układanie się liny i pracę mechanizmów wyciągu należy obserwować z odległości 1—2 m. W razie nieprawidłowego układania się zwojów liny wyciąg trzeba zatrzymać

**Stefan L. Strzałkowski**

# CORAZ PRĘDZEJ

**Nie stać w miejscu! Ciągle iść naprzód — do nowych sukcesów! — oto cecha ludzi radzieckich. Toteż we wszystkich dziedzinach życia: w gospodarce, w nauce czy w sztuce, w technice, wynalazczości, w literaturze czy w sporcie obserwujemy nieprzerwanie, coraz wspanialsze osiągnięcia radzieckich robotników, inteligencji i chłopstwa. Osiągnięcia te, jak również i związana z nimi praca są dla nas wzorem; wskazują bowiem, jak walczyć i osiągać zamierzone cele, jak zdobywać w codziennym, uporczywym trudzie jeszcze lepsze wyniki swej pracy. Wspaniałe sukcesy ludzi radzieckich zwycięsko budujących w swej Ojczyźnie komunizm są dla nas skuteczną pomocą i przykładem w budownictwie podstaw socjalizmu w naszym kraju.**



**Najszybszym samochodem na świecie w kat. 250 ccm okazał się samochód „Charków L-250" prowadzony przez kierowcę J. Lorenta z Charkowa.**

Zdumiewające przykłady marszu naprzód dostarczają nam radzieccy sportowcy wszystkich dyscyplin. Oto zaledwie przed dwoma miesiącami cały świat podziwiał wyniki uzyskane przez przedstawicieli ZSRR na zimowych mistrzostwach świata w Szwecji. W biegach narciarskich, będących dotychczas domeną skandynawskich sportowców, narciarze radzieccy uzyskali pierwsze miejsca, zarówno w konkurencji męskiej jak i kobiecej. W ciągu wielu lat sportowcy żadnego państwa nie mogli odebrać Kanadyjczykom prymatu w hokeju na lodzie. Dokonali tego sportowcy radzieccy, zdobywając mistrzostwo świata w tej konkurencji.

Wśród licznych przykładów z wielu dziedzin sportu zasługują również na uwagę doskonałe wyniki uzyskane w ostatnim okresie przez radzieckich automobilistów. I tu bowiem coraz więcej rekordów światowych staje się własnością radzieckich kierowców — sportowców.

## WYŚCIG O ZYSKI

Walka o samochodowe rekordy szybkości trwa już bez mała pół wieku, niewiele mniej niż istnieje samochód. Oto kapitalistyczne koncerny samochodowe na zachodzie Europy jeszcze w okresie I wojny światowej budowały po kilka pojazdów przeznaczonych dla celów reklamowych. Taki samochód nie mający nic wspólnego z pojazdami użytkowymi zdobywał w razie zwycięstw dla swej wytwórni ogromny rozgłos. Sypały się więc zamówienia, produkcja rosła, a kapitaliści nabijali sobie kieszenie i bogacili się.

W latach trzydziestych np. produkcja i eksport samochodów z wielu kapitalistycznych państw zależały od tego, czy wytwórnia własnego kraju odniesie międzynarodowy sukces na trasie, bijąc inne zagraniczne marki samochodów. Był to więc utarty kapitalistyczny sposób walki o najwyższą szybkość samochodu. Sposób, który jednak nie miał na pierwszym planie uzyskania praktycznych wyników, dających się bezpośrednio zastosować w produkcji użytkowych pojazdów. Cenny materiał wykorzystywany systematycznie przez konstruktorów pojazdów mechanicznych dają jedynie poszukiwania rezerw szybkości w wozach o małym litrażu. Nic więc dziwnego, że w ostatnich latach walka o światowe rekordy szybkości ześrodkowała się głównie na pojazdach małolitrażowych.

## NA WŁAŚCIWEJ DRODZE

Na zagadnienie pełnego, jak najbardziej ekonomicznego wykorzystania mocy silnika małolitrażowego samochodu zwrócili już od dawna uwagę radzieccy konstruktorzy. Budowane przez nich pojazdy mechaniczne odznaczały się, jak żadne inne, wspaniałymi wskaźnikami zarówno technicznymi, jak i ekonomicznymi. Badania i długoletnie prace prowadzone przez Naukowo-Doświadczalny Instytut Samochodowy (NAMI) wskazały konstruktorom i budowniczym przemysłu motoryzacyjnego w Związku Radzieckim właściwy kierunek rozwojowy motoryzacji. Kierunek, którego słuszność nieustannie potwierdza praktyka. Toteż, gdy w roku 1946 przed kolektywem Instytutu stanęło zadanie dalszego rozwinięcia konstrukcji silnika o małym litrażu i uzyskania światowych wyników szybkości, z miejsca przystąpiono do wytężonej pracy.

W tym czasie wszystkie rekordy światowe w kategorii samochodów małolitrażowych należały do kierowców zachodnio-europejskich. Kapitalistyczne wytwórnie po uzgodnieniu między sobą zakresu produkcji (np. włoskie fabryki po zakończeniu wojny poprzestać miały na budowaniu maszyn o pojemności 125 i 250 ccm, natomiast angielskie specjalizowały się w motocyklach kat. 350 i 500 ccm) nie przypuszczały nawet, że ktokolwiek mógłby naruszyć ich prymat w świecie. Do pracy radzieckich konstruktorów odniesiono się z powątpiewaniem — czy możliwe będzie zdystansowanie przez przemysł ZSRR długoletniego doświadczenia Włochów, Anglików, czy Francuzów?

## ROK WYTĘŻONEJ PRACY

Minął rok. W zakładach NAMI przeprowadzano ostatnie próby. W laboratorium sprawdzano stopy metali i dobierano paliwo. W tunelu aerodynamicznym wypróbowano już nadwozie nowego samochodu, o liniach opływowych. Na hamowni zaś docierał się jego silnik. Wkrótce samochód wyścigowy „Zwiezda" rozpoczął próby w terenie.

W kilka miesięcy po rozpoczęciu prac przez NAMI samochód wyścigowy „Zwiezda" — gdyż taką otrzymał on nazwę — rozpoczął swe pierwsze starty. Za jego kierownicą siedzą najlepsi radzieccy kierowcy-sportowcy. Silnik i poszczególne zespoły pojazdu znajdują się bez przerwy pod kontrolą techniczną doświadczonych specjalistów: konstruktorów i mechaników samochodowych. Szczególnie duże zasługi dla pomyślnego rozwoju samochodu „Zwiezda" położył główny inżynier fabryki ZIS w Moskwie laureat Nagrody Stalinowskiej B. Fitterman.

## OD REKORDU DO REKORDU

W listopadzie 1946 r. na autostradzie mińskiej pod Moskwą „Zwiezda" przebyła odcinek jednego kilometra w obu kierunkach osiągając średni czas 25.78 sek. Odpowiada to szybkości 139,64 km godz. Nie zadowoliło to bynajmniej konstruktorów samochodu. Przeprowadzone próby pozwoliły jednak wyciągnąć kilka cennych wniosków. Zaplanowano dalsze prace związane z udoskonaleniem zarówno silnika, jak i innych zespołów (przede wszystkim układu kierowniczego i przedniej osi).

Dzięki ofiarnej pracy kolektywu Instytutu Naukowo - Doświadczalnego techniczne właściwości silnika „Zwiezdy" wkrótce znacznie się polepszyły. Nie zmieniając pojemności skokowej silnika 346 ccm, zamiast dotychczasowej mocy 30,6 KM przy 5500 obr./min uzyskano moc 47 KM przy 6500 obr./min.. Toteż już w roku 1947 rekord „Zwiezdy" na tym samym jednokilometrowym odcinku wynosił 159,6 km/godz.

Następną próbę szybkości przeprowadzono w rok później. Samochód prowadził znany zawodnik. A. Ponižowkin. Pojazd osiągnął wtedy wynik dorównujący już światowym rekordom szybkości roku 1948 dla tej kategorii samochodów wyścigowych. Na prostej, przy lotnym starcie na trasie jednego kilometra „Zwiezda" uzyskała szybkość 165,898 km/godz.

Myliłby się jednak ten, kto przypuszczałby, że taki wynik zadowolił radzieckich aumobilistów. Rozpoczął się nowy etap prac doświadczalnych. Zbudowano trzy silniki, każdy o innej pojemności skokowej 250, 350 i 500 ccm: wszystkie one posiadały wspólną zaletę: przy małej pojemności skokowej i ciężarze potrafiły dać z siebie dużą moc. Konstruktorem nowych silników był inż. A. Peltcer, mający do pomocy zespół pracowników NAMI w osobach inż. Górskiego, mech. Mamajewa, Kurczana, Smirnowa i innych.



**Mistrz sportu, kierowca W. Nikitin**

★

Lata 1951 i 1952 były okresem wielkich, na miarę światową uzyskanych rekordów szybkości samochodu „Zwiezda" i kierowcy Aleksego Ambrosienkowa. Oto w roku 1951 „Zwiezda" bije bezapelacyjnie światowy rekord szybkości w kategorii maszyn 250 ccm na odcinku 1 km i w kat. 500 ccm na odcinku 50 km. W rok później A. Ambrosienkow znacznie poprawia uzyskane wyniki i zdobywa trzy dalsze światowe rekordy szybkości. Według oficjalnych danych wyniki uzyskane w r. 1952 przez tego kierowcę na samochodzie wyścigowym „Zwiezda" obejmowały 5 rekordów światowych: 1) na odcinku 1 km ze startu lotnego w w kat. 250 ccm — szybkość 189.474 km/godz., 2) na 1 km start lotny w kat. 350 ccm — 215,182 km/godz., 3) na 1 km start z miejsca w kat. 350 ccm — 103,836 km/godz. 4) na 5 km start lotny w kat. 250 ccm — 177,287 km/godz., 5) na 50 km w kat. 500 ccm — 156,589 km/godz.




**Najszybszy samochód w kategorii 2000 ccm wyprodukowany w ZSRR. Wybudowali go konstruktorzy Zrzeszenia sportowego „Trud"**

## O MASOWY ROZWÓJ

Dwa razy w roku odbywają się w Związku Radzieckim ogólnokrajowe wyścigi motorowe, połączone z próbą bicia rekordów. Udział w nich biorą kierowcy ze wszystkich republik. Startują oni na wyścigowych samochodach i motocyklach bardzo często własnej konstrukcji lub posiadających zmiany i poprawki dokonane we własnym zakresie. Ostatnia z prób bicia rekordów, przeprowadzona w grudniu ub. roku na autostradzie pod Symferopolem, zapisała się na zawsze w historii sportu motorowego ZSRR; ustanowionych wtedy zostało 21 rekordów wszechzwiązkowych, z których osiem jest nowymi rekordami światowymi.

Charakterystyczną cechą wyścigów pod Symferopolem było zwycięstwo zawodników prowincjonalnych. Na trasie zwyciężały maszyny nowoskonstruowane przez poszczególne zrzeszenia sportowe i automotokluby. Trzeba dodać, że warunki startu, z uwagi na okres zimowy, nie były łatwe. Pomimo tego praca konstruktorów, mechaników i kierowców w przygotowaniach do bicia rekordów dała doskonałe wyniki.

W pierwszym dniu zawodów startowały samochody. Na specjalną uwagę zasługuje tu wynik osiągnięty przez mistrza sportu W. Nikitina na maszynie „Charków-6" (klasa 2 000 ccm). Na dystansie 1 km ze startu lotnego uzyskał on czas 12,85 sek. co daje szybkość 280,156 km/godz. Szybkość ta jest absolutnym rekordem w Związku Radzieckim, przekraczającym dotychczasowy o 50 km/godz.

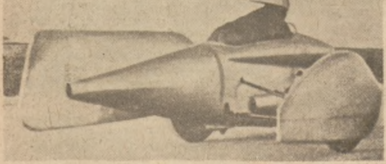
Drugim nie mniej rewelacyjnym osiągnięciem był wynik uzyskany w kat. samochodów o litrażu 250 ccm przez samochody „Charków L-250". Na samochodzie tym członek charkowskiego Auto-moto Klubu J. Lorent uzyskał na dystansie 1 km ze startu lotnego szybkość 196,721 km/godz. Jest to nowy rekord ZSRR i świata. Kierowcy W. Nikitin i J. Lorent potwierdzili wysoką klasę swych pojazdów również na dłuższych dystansach. Oto na 10 km odcinku „Charków - 6" rozwinął szybkość 256,228 km/godz. Natomiast J. Lorent na samochodzie „Charków L-250" uzyskał na 5 km trasie — 203,383 km/godz.! Wynik ten jest rekordem światowym zarówno dla samochodów kat. 250 ccm, jak i 350 ccm — a więc wyższej.

Poza kierowcami samochodów wybitne wyniki w czasie bicia rekordów uzyskali kierowcy-motocykliści. W kat. maszyn 100 ccm A. Nowikow uzyskał na 1 km szybkość 144,869 km/godz, a na dystansie 5 km rozwinął szybkość 138,068 km/godz. Obydwa te wyniki są rekordami światowymi, z których rekord na 5 km ustanowiony przez Francuza Rapo na specjalnym torze pod Paryżem wynosił 94 km/godz. Na odcinku 10 km A. Nowikow uzyskał przy starcie z miejsca 125 km/godz, bijąc dotychczasowy rekord światowy wynoszący 108 km/godz, jak również rekord ZSRR przy starcie lotnym na tym dystansie (wynosił on 121,630 km/godz). W kat. motocykli z wózkami 500 ccm łotewski kierowca Jermanus uzyskał doskonały wynik na dystansie 10 km — 182,834 km/godz, a w tej samej kat. zasłużony mistrz sportu N. Szumilkin na 1 km osiągnął 206,54 km/godz.

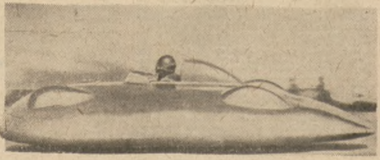
## DO NOWYCH SUKCESÓW

OBECNIE sportowcy motorowi Związku Radzieckiego po przerwie w kategorii wyścigowej spowodowanej ostrą zimą, szykują się do nowych startów. Na 28 maja br. ogłoszona została impreza „Dzień bicia rekordów".

W zakładach i warsztatach samochodowych wre wytężona praca nad przygotowaniem jeszcze lepszego sprzętu — nowocześniejszych pojazdów mechanicznych. Będzie to nowa próba sił konstruktorów i mistrzów kierownicy. Kto zwycięży w poszczególnych kategoriach, tego oczywiście nie można przewidzieć. Nie wiadomo, czy utrzymają się dotychczasowi rekordziści, czy też pojawią się zupełnie nowe nazwiska. Jedno jest pewne: padną rekordy ZSRR i zapewne rekordy światowe. Sądząc z dotychczasowej linii rozwoju radzieckiego sportu motorowego, po doskonałych warunkach, jakie zostały stworzone automobilistom i motocyklistom w ZSRR, zdobywać będą nadal radzieccy sportowcy coraz wspanialsze sukcesy. Osiągać będą nieustannie rekordy, rozsławiające radziecki sport motorowy i sprzęt motoryzacyjny wyprodukowany w kraju zwycięskiego socjalizmu.



**Zasłużony mistrz sportu N. Szumilkin na specjalnym motocyklu kat. 500 ccm z wózkiem. pobił rekord Związku Radzieckiego w grudniu ub. r.**



**Samochód wyścigowy „Zwiezda" na trasie. Za kierownicą A. Ambrosienkow trzykrotny rekordzista świata w kat. pojazdów 250 i 350 ccm.**

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa. Zam. 583. CW-14968